


LOGISTICS

（第2版）

# 国际物流管理



柴庆春 ◎主编











北 京 高 等 教 育 精 品 教 材

BEIJING GAODENG JIAOYU JINGPIN JIAOCAI

高等院校物流专业“互联网+”创新规划教材

# 国际物流管理(第2版)

柴庆春　主编





北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

## 内 容 简 介

本书在经济全球化的背景下，讨论每一个走向全球化的国际企业可能面临的物流管理的问题。本书共13章：第1~2章讨论了国际企业获利的途径以及面临的国际物流管理的挑战，阐述了国际物流管理的基本概念，介绍了国际贸易与国际物流的关联以及国际物流管理者必备的有关国际单证和贸易结算的知识；第3~10章全面分析了国际物流管理的各项职能，包括国际采购管理、国际货物运输管理、国际港口、国际货物保险管理、国际仓储管理、海关作业、国际货物的包装和检验检疫及国际物流信息系统等；第11~13章旨在培养国际物流管理者的综合管理能力，介绍了物流区域物流、战略规划以及国际物流发展的最新趋势等内容。

本书定位于管理专业的读者，运用管理学理论、市场营销理论分析国际物流管理中涉及的成本、收益、效率等问题，融合国际贸易理论、国际直接投资理论讨论企业国际化过程中的物流管理问题。本书既可作为物流管理专业本科生的教材，也可以作为管理学研究生或MBA相关专业的教学参考书。对于在企业从事国际物流管理实践的读者，本书提供的基本理论框架和丰富的案例可供其参考和学习。

**图书在版编目(CIP)数据**

国际物流管理/柴庆春主编．—2版．—北京：北京大学出版社，2018．1

（高等院校物流专业“互联网+”创新规划教材）

ISBN 978-7-301-28927-3

Ⅰ．①国…　Ⅱ．①柴…　Ⅲ．①国际贸易—物流—物资管理—高等学校—教材　Ⅳ．①F252

中国版本图书馆CIP数据核字（2017）第261792号

书　　名　国际物流管理(第2版)
　　　　　GUOJI WULIU GUANLI
著作责任者　柴庆春　主编
策划编辑　刘　丽
责任编辑　李瑞芳
数字编辑　陈颖颖
标准书号　ISBN 978-7-301-28927-3
出版发行　北京大学出版社
地　　址　北京市海淀区成府路205号　100871
网　　址　http://www.pup.cn　新浪微博：@北京大学出版社
电子信箱　pup_6@163.com
电　　话　邮购部62752015　发行部62750672　编辑部62750667
印 刷 者
经 销 者　新华书店
　　　　　787毫米×1092毫米　16开本　23印张　576千字
　　　　　2011年8月第1版
　　　　　2018年1月第2版　2018年1月第1次印刷
定　　价　49.00元

# 第 2 版前言

在过去的十年中，我们所处的经济社会中有两股风起云涌潮流是任何企业都不能等闲视之的。一个是方兴未艾的国际化浪潮；另一个是如火如荼的互联网虚拟世界。在国际化的浪潮中，中国的跨国公司迅速成长。商务部的数据显示，截至 2015 年年底，有 2.02 万家中国境内企业在全球 188 个国家或地区设立了对外直接投资企业 3.08 万家，年末境外企业资产总额达 4.37 万亿美元[①]。在全球大型公司的终极榜单《财富》世界 500 强排行榜上，2017 年有 109 家中国内地企业上榜，仅次于美国企业的上榜数量[②]。借助互联网的汹涌波涛，中国的跨境电子商务蓬勃发展。据中国电子商务研究中心统计，2016 年中国跨境电商规模达到 6.7 万亿元人民币，占中国进出口总额的 27%，预计三年后跨境电商还将保持告诉增长态势[③]。利用全球资源，在全球安排生产活动，借助互联网技术，为全球市场服务，是经济全球化和互联网与信息技术带给国际企业的红利。那么，大踏步走向全球市场的中国跨国公司，将面临来自国际物流怎样的挑战？跨境电子商务的蓬勃发展，将对国际物流提出什么样的要求？国际化企业应该如何应对这些挑战，回应这些要求？这是摆在我们面前的任务。

本书第 1 版问世 6 年多来，受到了广大读者的支持和欢迎，我们收到了很多读者的反馈意见，这些意见大多数来自使用本书作为教材的授课教师和学生。本书也得到广大专家和同行的认可与肯定，2013 年，《国际物流管理》被认定为北京市高等教育精品教材。

本书的定位是，走向全球化的国际企业如何低成本、高效率地解决国际物流问题。目标读者是管理专业本科生和研究生。此次修订依然坚持这样的定位，运用管理学理论、市场营销理论来分析国际物流管理中涉及的成本、收益、效率等问题，融合国际贸易理论、国际直接投资理论讨论企业国际化过程中的物流管理问题。在此基础上，我们对中国跨国公司的实践和近年来中国学术界的研究进展给予了更多的关注，介绍中国企业“走出去”所面临的来自国际物流的机遇与挑战，增补了许多中国企业的案例，采纳了许多中国学者的最新研究成果。

在本次修订中，我们对大部分章节的内容都进行了完善和调整，篇幅较大的更新包括以下内容。

(1) 更新了绝大部分案例，并增补了部分案例。更新的案例主要是各章的导入案例和章末的案例分析，增补的案例以专栏的形式穿插在正文相关理论知识处。新的案例突出了中国跨国公司的特色，而且大多数案例都是根据我们的教学实践自行编写的。这些案例与相关理论知识结合密切，目标明确、针对性强、逻辑清晰，有助于对相关理论问题的理解，培养理论联系实际的能力。

(2) 采纳最新教学和科研的成果。伴随着中国企业“走出去”，关于中国跨国公司管理的研究渐入佳境。我们一直致力于中国跨国公司管理的研究与教学，也关注同行学者的



---

① 中华人民共和国商务部、国家统计局等，2015 年对外直接投资统计公报。
② 《财富》杂志，2017 年财富世界 500 强排行榜。
③ 中国电子商务研究中心，统计数据库。

研究动态，我们积极组织学生开展学术研究，努力做到教、研、学相生相长。同行学者、教师以及同学们的学术成果被吸收到教材当中，书中的一些案例和图表就引用自同学们的研究和课程报告。

(3) 反映国际物流管理的最新动态。经济危机之后，全球经济进入了调整和变革期，国际物流管理出现了许多新的变化，诸如区域贸易便利化带来的域内物流的快速增长、需求不振引发的航运企业的联盟融合、旨在环境保护的绿色物流、高效的跨境电子商务等。修订版讨论了这些内容，增强了时效性。

(4) 突出丰富生动的特点。修订版增加了案例、专栏以及图表，这些素材大都在教学过程中不断调整优化过，并得到学生们的认可和好评，把这些内容编写进教材，目的是让更多的读者分享我们的教学经验和体会。

此次修订工作由中央财经大学商学院柴庆春和邱娇娇老师执笔完成。

本书第 1 版的出版和随后的读者及专家意见反馈过程中，得到了北京大学出版社的编辑同志们的莫大支持与帮助，谨借修订之际对他们表示衷心谢意。本书的初版和修订，得到了编者所在单位以及家人的支持和帮助，在此一并表示感谢。

“千思万虑尽如空，只字半言出真情。”编写一本优秀的教材是作者一贯的追求。在修订过程中，我们认真分析了第 1 版的读者反馈意见，吸收了我们教学中的经验和体会，对全书的内容构成、文字表述进行了反复的斟酌，这个修订版是作者呈现给读者的答卷。中国跨国企业的对外投资方兴未艾，国际物流管理的理论和实践正处在快速的变化周期，书中的疏漏和瑕疵在所难免，欢迎广大读者一如既往地把您对本书的宝贵意见反馈给我们，让我们共同完成国际物流管理赋予我们的责任。



柴庆春

于中央财经大学

2017 年 3 月



【资源索引】

# 目　　录

# 第 1 章 国际物流概述



【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
|---|---|---|---|
| 经济全球化 | 了解 | 经济全球化<br>市场全球化<br>生产全球化 | 经济全球化对国际物流的影响 |
| 国际物流 | 掌握 | 全球价值链<br>国际物流的概念<br>国际物流的特征 | 中国在全球价值链中的地位<br>国际物流的意义和构成 |
| 发展与现状 | 了解 | 国际物流的发展<br>国际物流的现状 | 了解历史、掌握现状和预测趋势 |



导入案例

## 谁制造了苹果 iPhone？

在全球智能手机日趋白热化的市场竞争中，安卓阵营和苹果公司都试图以更低的价格不断推出新产品。可是，降低成本的空间从何而来？2014 年 9 月，苹果公司推出的 iPhone 6 给出了答案，即优化国际供应链管理。苹果公司在全球范围内寻找质优价廉的供应商，并在中国的组装工厂里采用更多的自动化设备，从而有效地降低了成本。

苹果公司是如何统治它的全球供应链的呢?

苹果手机的设计是由位于美国加利福尼亚的总部的工程师进行的，组装是在中国完成的。苹果公司的供应商分布在全球近 20 个国家和地区，其中 330 家来自中国，148 家来自日本，而美国本土只有 75 家。即使是美国的供应商，他们的零部件也是在亚洲的工厂制造的。比如，苹果公司的独立供应商豪威科技 (Omni Vision)，为 iPhone 提供的照相机芯片，就是在台湾 TSMC 的工厂制造的。同样，苹果公司的主力供应商安华高 (Avago)、德州仪器 (Texas Instrument)、仙童半导体 (Fair Child)、高通 (Qualcomm) 等也都在日本、韩国、中国台湾地区或大陆拥有制造工厂。这些位于亚洲的制造商制造了后端部件，它们被运到富士康 (Foxconn) 在中国深圳和烟台的工厂进行组装。

富士康是世界上规模最大的电子产品制造分包商，制造了全球 40% 的消费电子产品。中国拥有充裕且高效率的劳动力。在中国招聘 8 700 名工程师和 20 万名产业工人，只需要 15 天，而在美国完成这项任务需要 9 个月。一间富士康的工厂可以雇用 23 万名产业工人，一条生产线每天可以组装 7.2 万部 iPhone 5 手机。

或许有人会设想如果苹果公司把组装工作安排在美国进行将会是一种什么情况？据测算，如果在美国组装苹果手机，每一部 iPhone 的价格将上升 4 美元，全部人工费支出将增加 6 亿美元，再加上税收等费用的增长，在美国制造苹果手机将使苹果公司的制造成本上升 42 亿美元。乔布斯曾经说：这不仅仅是成本问题，在中国组装意味着更快、更具柔性。

在苹果公司推出 iPhone 6 的前几周，iPhone 5 系列手机的价格下调了数百美元，这些性能出色的但将很快被新型号替代的手机，立刻受到苹果手机拥趸者 (年轻的苹果产品的忠实消费者喜欢被称作“果粉”) 的追捧。借助这股高涨的热情，iPhone 6 上市的第一周，苹果智能手机的新老型号共销售了 900 万部。

根据市场研究机构高德纳 (Gartner) 公布的信息，2013 年，三星公司以 2.99 亿部的销售量，占据全球智能手机市场份额的 30.9%，延续了从 2011 年起一直保持的冠军宝座，而苹果公司全年销售 1.5 亿部 iPhone 5，占全球市场的 15.5%。得益于新发布的 iPhone 6 和 iPhone 6 Plus，苹果公司在 2014 年第四季度创下了单季度销售额最高值，共发售了 7 483 万部手机，以单季度市场份额 20.4% 超过三星，成为市场霸主。


【拓展图文】

由于苹果公司卓越的供应链管理能力，它已经连续多年高居高德纳《全球 25 大供应链厂商》排行榜首位。

(资料来源：根据 Gartner、Financesonline、Apple 公开信息整理。)

经济全球化的浪潮把越来越多的本土企业卷入全球市场。近年来中国企业纷纷实施“走出去”战略，积极开拓全球市场，海外直接投资规模不断扩大，跨国并购如火如荼。国际化的企业可以通过在全球范围内选择低成本供应商、低成本制造基地来降低企业的成本，另外，地理上分散的供应商、制造基地和分散的客户，给企业物流管理带来了成本上升的压力。提高国际化物流管理的能力，降低国际物流成本，提高国际物流效率和顾客服务水平，是国际化企业面临的任务。导入案例中介绍的苹果公司凭借其卓越的国际供应链管理能力，把设计、采购、分包制造以及组装等价值创造环节合理地分散到全球最具价值创造力的地

区，从而实现了快速、低成本生产创新产品的战略目标。经济全球化给企业带来了更多的发展空间、更多的获利机会，也带来了更加激烈的竞争，采购、生产和市场地理范围的扩大给企业物流管理带来了新的课题。

# 1.1 经济全球化中的国际物流

## 1.1.1 经济全球化

1. 经济全球化的概念

经济全球化是指各个民族经济不断向互相依存的一体化世界经济转化的过程。经济全球化的突出表现在以下三个方面。

(1) 商品和服务贸易的自由化稳步深入，最终趋向于建立全球统一大市场。

(2) 包括资本、劳动力、技术等生产要素的全球化程度不断加深，尤其是资本的自由流动最终趋向全球金融市场的一体化。

(3) 第三，跨国公司在世界经济中的主导地位逐步确立，跨国公司通过全球投资逐步掌握了全球的生产、销售和贸易，最终趋向于建立全球的生产网络。

20 世纪 90 年代中期以来，全球贸易和投资增长迅速，增长率超过全球生产的增长速度，这表明，经济全球化进入了一个快速发展时期。1995 年，全球经济总量 (Gross Domestic Product，GDP) 为 280 123 亿美元，年增长率 10.22%，全球贸易额为 104 480 亿美元，年增长率 19.35%，全球对外直接投资 3 312 亿美元，年增长率 36.29%，到了金融危机爆发前夕的 2007 年，全球经济总量为 498 852 亿美元，年增长率 3.40%，全球贸易额为 275 100 亿美元，年增长率 12.55%，全球对外直接投资 18 330 亿美元，年增长率 40.37%。在这一个长达十余年的经济景气周期中，全球投资的增长速度大于贸易增长速度，而贸易增长速度又大于全球经济增长速度，而且差距越来越大。这说明，全球化投资和全球贸易对世界经济的贡献越来越大。2008 年全球经济危机之后，全球生产、贸易和对外直接投资呈不同程度下降，总的趋势是对外直接投资下降的幅度大于全球贸易，全球贸易的下降幅度大于全球生产。图 1.1 以 1995 年为指数 100，绘制了全球生产、贸易与对外直接投资的增长情况，从图中可以清晰地看出经济景气周期和震荡期中全球生产、贸易与对外直接投资的增速及变动幅度。

经济全球化的主要推动者是跨国公司。所谓跨国公司，是一个在投资、生产、销售及管理等方面具有统一的全球性观念、目标、战略、政策和行动的多国公司。据联合国贸易与发展会议 (UNCTAD) 的估算，全球跨国公司的数量在 6.5 万家左右，但是，这些跨国公司占有全球生产量的 40%，全球货物贸易量的 70%。全球技术贸易和对外直接投资的 90% 都是由跨国公司完成的。

跨国公司通过出口贸易、技术许可和对外直接投资三种基本形式来推动全球化的发展。出口带来了国际贸易量的增长，技术许可和对外直接投资带来产业内贸易的增长。

2. 市场全球化和生产全球化

经济全球化包括市场全球化和生产全球化。市场全球化可以定义为原本互相独立的、具有特色的各国市场向一个巨大而统一的全球市场转化的趋势和过程；生产全球化则可以定义为利用各国在生产要素 (劳动力、土地、资本等) 上的成本与质量差异，从全球各地区筹供商

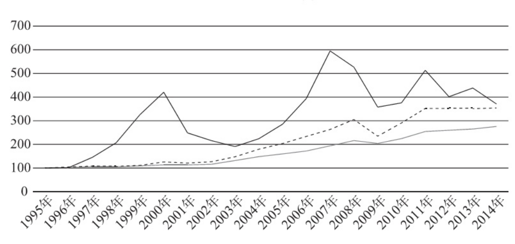



**图 1.1　1995—2014 年全球生产、贸易与投资增长**

注：——表示全球生产；---表示全球贸易；——表示对外直接投资。

[资料来源：国家统计局《国际统计年鉴》(历年)，WTO(World Trade Qrganization，世界贸易组织) *World Trade Report* (历年)，UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development，联合国贸易与发展会议) *World Investment Report* (历年)。]

品与服务的一种趋势。

市场的全球化表现为各国消费者的消费偏好趋于同样化，工业产品和原料市场的全球性普遍需求突出，以及同业公司在不同国家市场展开相同的竞争。各国消费者的消费偏好趋同给企业的全球扩张带来机会，企业可以在多个市场销售相同的产品。工业产品和原料市场的全球性普遍需求以及跨越国界的同质化竞争则给企业带来挑战。一个事实是全球初级原料如石油、天然气、粮食等随着发展中国家的需求增加，导致全球性价格上涨；另一个事实是，全球产业集中度越来越高，少数几家跨国巨头掌握着全球的竞争格局。比如，空中客车和波音公司几乎控制着全球大型客机的生产；再比如，全球的个人电脑生产能力也集中在惠普、戴尔、联想等几家跨国公司手中。

生产的全球化表现在价值创造过程的不同环节分散在不同的国家，和在贴近市场的地区从事生产活动以提高市场的响应能力和服务水平。虽然全球化迅速蔓延，但是世界各国的经济发展程度还存在差异，各个国家的生产要素还存在成本和质量的差异，企业可以通过把研发、营销等涉及产品和服务品质的生产环节配置在可以提供高质量要素的国家，而把制造加工等涉及成本压力的环节配置在低成本地区。通过这样的安排，企业获得质量成本的最优化。另外，在全球消费者消费偏好趋同的趋势下，个性化需求日益受到消费者的重视。企业需要敏锐地发现消费者的个性化需求，并迅速地满足这些需求，这就要求企业尽可能地在贴近市场的地方安排生产环节。

导入案例中介绍了高科技企业苹果公司在全球范围内安排生产的例子。不仅是制造业和高科技企业，传统行业同样可以利用管理国际供应链在全球范围内实现合理的生产组织。专栏 1-1 介绍了利丰集团的情况。在此案例中，一件成品服装的生产过程被分散到了多个国家(地区)，因为这些地区存在价格和质量差异，虽然最终的成衣生产者并不靠近美国客户，但是利丰出色的供应链管理能力保证他们能够及时满足客户的要求。或许，如果墨西哥成衣生产者的价格和质量能够符合利丰的要求，那么利丰就能够更及时敏锐地发掘美国市场的需求了。

全球化的动力来自贸易和投资障碍的减少以及信息处理技术与运输技术的进步。全球化的挑战来自各个国家文化和价值观的差异、物流系统的完善以及其他政治文化因素。



专栏 1-1

## 利丰集团的全球供应链

利丰集团成立于1906年，总部设在中国香港特别行政区，是当今发展中国家最大的一家跨国贸易公司，年销售额为20亿美元。公司现由创立者的第三代传人冯国经经营，他并不把企业视为传统的贸易公司，而是将其定位为向350家客户供货的供应链管理专家。这些客户都是分散的群体，包括纺织品零售商、家用电器公司等。利丰集团从客户处得到订货需求，然后从37个国家的7 000家独立供货商中筛选，从中找出最合适的制造企业生产最质优价廉的产品。实现这一效果通常要求公司打破价值链条，让分布在不同国家的制造商进行分散生产，这依赖劳动力成本、贸易壁垒程度和运输成本等要素。利丰集团再把整个过程协调起来，经营物流工作，安排成品到客户间的运货。

典型的客户是美国的有限品牌公司 (The Limited)，这是一家以美国为基地的大型服装零售连锁店。有限品牌公司把大量制衣和物流工作转包给利丰公司经营。首先由有限品牌公司给利丰公司带来下一时装季节的时装设计图。利丰公司选取最基本的产品概念，研究市场以确定最合适的棉纱、染料和纽扣等，把这些集合于一体，制作出样品给有限品牌公司审验。一旦有限品牌公司确定了样板，它就会向利丰订货，比如10万套服装，并要求5周内送货。订货和要求供货之间时间很短，因为在时装业产品淘汰速度很快。

利丰公司手里握着订货单，把整个制造程序分散为不同的部分，根据其能力和生产成本，分别交给不同的生产商。例如，利丰公司可能决定从韩国公司购买棉纱，而在中国台湾地区织布、染色。利丰公司公安排棉纱从韩国运到中国台湾地区。日本人有最好的拉锁和纽扣，但在中国生产。因此利丰公司找到日本最大的拉锁制造商吉田工业株式会社，从它的中国厂家订购所需的拉锁。因为受到出口配额的限制和劳动力成本的限制，最后的成衣工序的最佳地点在泰国，因而所有货物都运到泰国。另外，因为有限品牌公司要货很急，利丰会把订货量分散到泰国的5个厂。订货5周后，这些服装将摆在有限品牌公司的货架上，就像从一家工厂做出来的一样，颜色非常一致。结果是标着“泰国制造”标签的全球性产品。

利丰公司为更好地服务客户，划分出许多小的以客户为中心的业务部门。一个业务部门服务一群客户，如华纳兄弟和雨林咖啡公司。有一个部门是为美国有限品牌公司服务的，另有一个部门则是为美国的童装连锁店金宝贝 (Gymboree) 服务的。当你走进其中的一个部门，如金宝贝部门，你会看到该部门40位员工，每位员工都致力于满足金宝贝公司的需要。每张桌上的电脑都与金宝贝直接连网。员工的分工专业性很强，有设计、技术支持、机制运行、原材料采购、质量保证和运货。这些员工中也有直接与利丰公司在世界各国的分支机构的员工沟通的人员，金宝贝可以在中国、印尼和菲律宾购买大宗货物。因而利丰公司使用信息系统经营管理、协调及控制全球分散的设计、生产和运货过程，以保障生产时间是最短的，整体成本也是最少的。



【拓展视频】

(资料来源：[美] 查尔斯·希尔. 国际商务 [M]. 7版. 北京：中国人民大学出版社，2009.)

3. 区域经济一体化

经济全球化进程中，一个值得关注的趋势是区域经济一体化的发展。所谓区域经济一体化，是指一个地理区域内各国一致同意减少并最终消除关税和非关税壁垒，以实现相互之间的商品、服务和生产要素的自由流动。

WTO 的目标是建立一个完整的、更具有活力的和永久性的多边贸易体制。它致力于消除贸易歧视，通过削减关税不断扩大市场准入程度，促进公平竞争，建立开放、公平、无扭曲竞争的“自由贸易”环境。然而，由于世贸组织的成员国众多，不同利益团体的诉求相差悬殊，使得这一组织的运行效率并不像想象中的那样有效。在这种情况下，地理上相邻的几个国家建立一种自由贸易和投资制度，要比在整个世界范围内建立类似制度要容易得多。区域经济一体化的动机就是各个国家尝试通过自由贸易和投资获得更多的利益。

根据一体化的程度，区域经济一体化可以划分出5个层次：自由贸易区、关税同盟、共同市场、经济联盟和完全经济一体化，如图1.2所示。

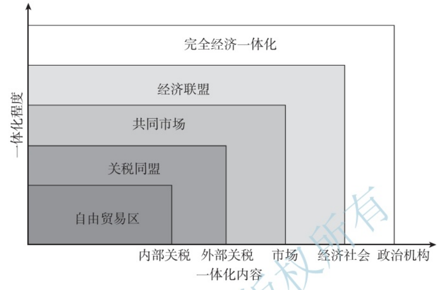



**图1.2　区域经济一体化层次**

1) 自由贸易区

在一个理论上理想的自由贸易区内，不允许有任何扭曲成员国之间贸易的歧视性关税、配额、补贴或者行政干扰，以实现自由贸易区内的商品和服务的自由流动。但是，各个国家可以自行决定与非成员国之间的贸易政策，比如，各成员国对同一非成员国的商品征收的关税可能并不相同。

世界上持续时间最长的自由贸易区是欧洲自由贸易联盟 (European Free Trade Association，EFTA)。该联盟创立于1960年1月，由奥地利、芬兰、瑞典、挪威、冰岛、列支敦士登和瑞士7国创立。1996年1月1日，奥地利、芬兰和瑞典加入了欧盟，现在该联盟还有挪威、冰岛、列支敦士登和瑞士4个成员国。

北美自由贸易协定 (North American Free Trade Agreement，NAFTA) 是南北合作的典型代表。该自由贸易协定最初于1988年由美国和加拿大签署。1992年，美国、加拿大、墨西哥三国签署了北美自由贸易协定，并于1994年1月1日生效。NAFTA在消除商品和服务贸易壁垒方面效果卓然，但在劳动力流动方面依然有很多问题需要解决。

我国也积极推动自由贸易区的建设，以实施内地与香港更紧密经贸关系安排 (Closer Economic Partnership Arrangement，CEPA) 为开端，相继与东盟、巴基斯坦、智利、新西兰、新加坡等国家签署了自由贸易协定。2010年1月1日，我国首个自由贸易区“中国－东盟自由贸易区”正式建成，标志着我国自由贸易区建设取得了阶段性成果。截至2017年6月，我国已经签署了15个自由贸易协定，还有一些正在谈判之中。关于自由贸易区的进一步讨论将在第11章展开。

2) 关税同盟

关税同盟消除了成员国之间的贸易壁垒，并采用统一的对外贸易政策，如统一的对非成员国的关税。关税同盟需要建立一个有效的管理机构来构建和管理统一的对外贸易政策。关税同盟比自由贸易区的一体化高了一个层次，同时也是迈向共同市场的一个必要的阶梯。欧盟最初就是一个关税同盟，现在已经超越了这个阶段。

3) 共同市场

加入共同市场的成员国之间不仅没有任何的贸易壁垒，实行统一的对外贸易政策，而且还允许生产要素在成员国之间的自由流动。可以看出共同市场比关税同盟在一体化的程度上又前进了一步。欧盟曾经作为一个共同市场存在，在成立了统一的协调统一机构，并确立统一的货币之后，欧盟进入经济联盟阶段。

4) 经济联盟

经济联盟比共同市场在经济一体化和合作方面更为紧密。与共同市场一样，一个经济联盟涉及成员国之间产品和生产要素的自由流动，以及采用统一的对外贸易政策。与共同市场不同的是，一个完全的经济联盟还需要一种统一的货币、成员国税率的协调，以及统一的财政和货币政策。欧盟现阶段就是一个经济联盟，它的三大组织机构 (欧盟理事会、欧盟委员会和欧洲议会) 负责协调组织工作，欧元作为统一货币已经得到广泛应用并确定了稳定地位。欧盟的下一个目标是实现完全的经济一体化，这种高度的一体化需要一个强有力的协调机构，各国要向这个机构作出巨大的主权方面的让步，并一件容易的事情。

5) 完全经济一体化

区域经济一体化再进一步就是出现统一的、对各成员国公民都负责的协调机构，这就是完全的经济一体化，也称作政治联盟。欧盟正在走向政治联盟。欧洲议会在欧盟内部正发挥着越来越重要的作用，它就由欧盟各国公民直接选举产生。另外，欧盟的部长理事会 (欧盟的控制决策机构) 由欧盟各成员国的政府部长组成。然而，走向完全经济一体化的道路并不顺畅，先是欧盟宪法条约草案在部分国家被否决，后有里斯本战略的执行不力，再到“欧盟 2020 战略”受到质疑，欧盟何时能够真正实现完全经济一体化尚需拭目以待。

### 1.1.2 全球价值链与国际物流

生产全球化使不同国家以专业化的生产进入全球价值链，从而带来产业内贸易的增长，以及全球原材料物流、全球半成品物流增加。区域经济一体化带动了区域内的货物贸易和服务贸易的增长，区域内物流增加。

1. 全球价值链

全球化生产的发展得益于信息技术和物流技术的进步。全球价值链理论是进入新世纪以来受关注程度日益高涨的新领域。全球价值链是指为实现商品或服务价值而连接生产、销售、回收处理等过程的全球性跨企业网络组织，网络组织中的企业分散在全球不同地理空间，从事价值链上从设计、产品开发、生产制造、营销、交货、消费、售后服务，到最后循环利用等各种增值活动。全球价值链理论关注价值创造的所有参与者的生产经营活动的组织及其价值增值和利润分配。

WTO、UNCTAD、经合组织 (Organization for Economic Cooperation and Development, OECD) 等国际组织相继开展全球价值链和贸易增加值的统计与研究，我国商务部从 2012 年起成立专项课题组着手我国在全球价值链中的地位及贸易增加值的核算与研究。

WTO 的报告显示，从 20 世纪 90 年代开始，全球价值链为发展中国家参与全球经济提供了巨大的机会，发展中国家与发达国家的全球零件与中间产品的贸易在 25 年当中增长了 4 倍。在融入全球价值链的进程中，农业劳动力转向制造业和服务业，实现了生产率的提高，继而伴随着国际投资实现了技术转移。目前，全球工业品贸易中，大约 1/4 是零件及中间品的贸易。在零件及中间品的贸易中，发展中国家发挥着重要作用。如图 1.3 和图 1.4 所示。


【拓展图文】

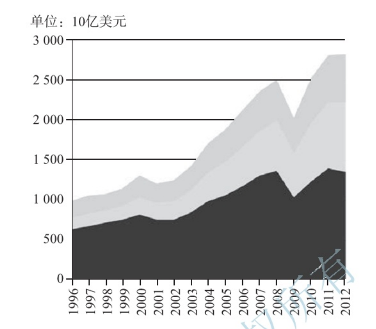



图 1.3　1996—2012 年全球零部件及中间品贸易增长情况 (不同经济体)

注：▬表示发达国家；▬表示 G20 发展中经济体；▬表示其他发展中经济体。

（资料来源：世界贸易组织《世界贸易报告 2014》。）

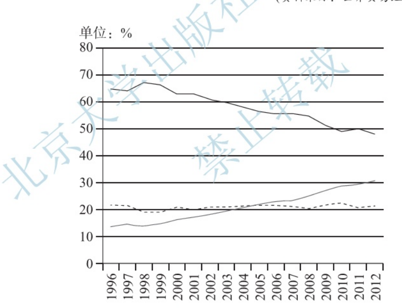



图 1.4　1996—2012 年全球零部件及中间品贸易份额 (不同经济体)

注：——表示发达国家；- - -表示 G20 发展中经济体；——表示其他发展中经济体。

（资料来源：世界贸易组织《世界贸易报告 2014》。）



我国商务部专项课题组的“全球价值链与我国贸易增加值”的研究结果显示，我国整体上仍处于全球价值链的中低端。2012 年，我国每 1 000 美元货物出口的增加值为 621 美元，美国为 850 美元，欧盟、日本则介于 700~800 美元。特别是我国加工贸易出口增加值偏低，2012 年每 1 000 美元加工贸易出口增加值 385 美元，不及一般贸易出口增加值 780 美元的一半 (见表 1-1)，这与我国参与全球价值链的路径和水平相关。改革开放前期，我国以货物贸易和吸收外资为融入全球价值链的主渠道，后期大力发展服务贸易，鼓励开展对外直接投资，逐步推动我国全方位参与全球价值链并向全球价值链高端攀升。随着服务贸易与对外投资比

重的提高，同时受益于我国制造业创新升级战略的促进，我国在全球价值链上的位置将会稳步提高，我国经济增长、结构升级和物流业都将得到发展。

**表1-1　2012年中国货物和服务出口拉动国内增加值**

| | 总出口 | 货物出口 | | | 服务贸易出口 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 货物总出口 | 加工贸易出口 | 一般贸易出口 | |
| 每1 000美元出口拉动国内增加值 / 美元 | 640 | 621 | 386 | 792 | 848 |
| 总出口 / 亿美元 | 22 391.5 | 20 487.1 | 8 626.7 | 11 860.5 | 1 904.4 |
| 占比 / (%) | | 91.5 | 38.5 | 53.0 | 8.5 |
| 国内增加值 / 亿美元 | 14 335.8 | 12 720.7 | 3 327.4 | 9 393.3 | 1 615.1 |
| 占比 / (%) | | 88.7 | 23.2 | 65.5 | 11.3 |

[资料来源：中国全球价值链课题组《全球价值链与中国贸易增加值核算研究报告(2014年度)》。]

2. 产业内贸易的增长

跨国公司通过在本国以外的国家和地区投资建立全球性生产网络。跨国公司的对外直接投资通常有两种形式——水平对外直接投资和垂直对外直接投资。所谓水平对外直接投资，是指跨国公司在海外投资的分支机构与本国经营相同产业的对外直接投资。所谓垂直对外直接投资，是指跨国公司在海外投资于本国经营产业的上游产业或者下游产业的对外直接投资。投资于上游产业的称为后向垂直投资，如石油化工企业在海外投资石油开采业务、汽车企业在海外投资汽车零部件制造业等；投资于下游产业的称为前向垂直投资，比如石油化工企业在海外投资加油站、汽车企业在海外投资汽车零售和维修业务等。

垂直对外直接投资促进了产业内贸易的增长。在进行垂直对外直接投资时，跨国公司既要考虑保持本国的技术优势(如研发能力)，又要利用东道国的有利经济条件(如丰富的劳动力)，致力于保持本国的技术水平和生产效率，从而促进产业内贸易的发展。图1.5显示了OECD国家和新兴经济体国家的产业内贸易的情况。

相对于一般贸易，对外直接投资的特点是企业对海外分支机构有较强的控制能力，因而，产业内贸易为跨国公司在全球范围内实施诸如适时制(Just in Time，JIT)、精益制造(Lean Production)等生产组织方式提供了可能。这样的生产组织方式对国际物流提出了更高的要求，诸如库存控制、交货时间管理等，需要更高的管理能力。

产业内贸易增长也反映了全球价值链的进步情况，对于国际物流的意义在于：第一，中间产品和零部件物流增长，这将会产生产业化的物流需求和物流企业；第二，国家间物流运输的增长，这将会产生规模效益，专业的物流企业可能承担双向的物流，增强业务集中度，从而降低成本。

3. 区域内贸易

区域经济一体化的迅猛发展，直接促进区域贸易的增长。图1.6显示了世界主要国家和地区间区域内部和外部贸易的构成情况。在地理位置相对紧密的特定区域的国际物流有着自身的特点，如以陆路运输和近洋运输为主、自由贸易区内通关便利、货物周转快等，这些内容都将在本书以后章节进一步讨论。

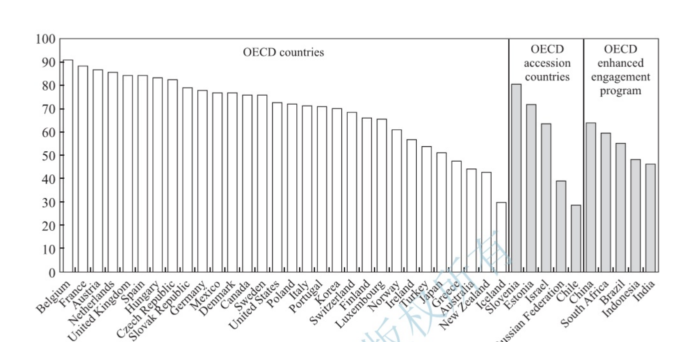



图 1.5 1997—2008 年 OECD 国家和新兴经济体国家的产业内贸易指数均值

（资料来源：OECD.Measuring Globalisation：OECD Economic Globalisation Indicators，2010.）

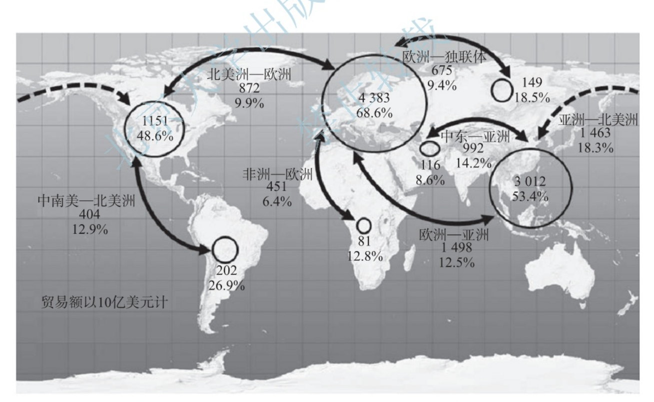



图 1.6 2012 年世界主要国家和地区间区域内部贸易和外部贸易构成

注：◄—►表示区域外贸易；○表示区域内贸易。

（资料来源：根据 WTO *International Trade Statistics* 数据绘制，绘图：中央财经大学 2012 级物流管理专业本科生檀雅静。）

## 1.2 国际物流的基本概念

经济全球化促进了自由贸易的增长和生产要素的流动。这一方面带来了货物运输量的增长，另一方面促进了新的生产组织方式的发展。这些新的变化对物流提出了新的挑战。如JIT生产组织方式要求必须提供多品种、小批量、低库存、高周转的物流服务。当然，信息技术的进步和运输成本的降低也为新兴的国际物流提供了技术保证。

### 1.2.1 物流与供应链

1. 物流的概念

物流(Logistics)，关注价值创造过程中的实体物品的流动，通常包括企业组织原材料的筹供、生产环节的物流配置以及产成品的配送。

物流的概念于20世纪50年代产生于美国。美国供应链管理专业委员会(Council of Supply Chain Management Professionals，CSCMP)对物流的定义是：“物流是供应链活动的一部分，专注于物品、服务及相关信息从起源点到消费点的有效流动和存储的企划、执行与控制过程，以达成顾客的要求。”

物流的概念经过20世纪七八十年代在日本的发展后传入我国。日本日通综合研究所对物流的定义是：“将货物由供应者向需求者送达的物理性位移，是创造时间价值和场所价值的经济活动。包括包装、搬运、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等活动的领域。”

物流的概念在80年代后期传入我国后，恰逢世界物流借助信息革命的动力进入了新的发展阶段。我国直接学习物流领先的欧美各国的最新进展，确立了符合我国实际情况的物流概念。《中华人民共和国国家标准 物流术语》(GB/T 18354—2006)中对物流的定义是：“物品从供给地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

2. 物流系统

根据价值链理论，物流是企业创造价值的主要活动，与生产运作、市场营销等共同构成企业价值链的主要环节。在企业内部，物流包括运入物流、场内物流、运出物流以及回收物流等环节。而物流活动本身由运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能组成。从本质上说，物流属于服务性生产活动，通过交货效率、等候时间等为其他生产环节或者顾客提供服务。

这样，物流活动构成了一个与其他生产活动有机结合的物流系统。这个系统通过为顾客提供空间价值和时间价值，来实现企业的价值创造。图1.7显示了一个典型的制造型企业的综合物流系统的构成。一个跨国企业，它的国际物流活动还应该包括海关作业、商品检验检疫等活动。

3. 供应链的概念

供应链(Supply Chain)是指围绕着核心企业，从采购原料开始，到制成中间产品和最终产品，最后由销售网络把产品送到消费者手中的，由供应商、制造商、分销商、零售商，直至最终用户连接成的一个整体功能的链条。当物流不仅要考虑一个企业内部而是关注到供应链上相关企业的时候，物流的概念就上升为供应链的概念了。

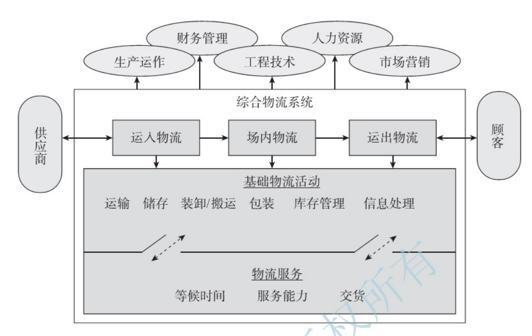



图 1.7　综合物流系统

供应链管理 (Supply Chain Management) 是以提高企业个体和供应链整体的长期绩效为目标，对特定公司内部跨职能部门边界的运作，或在供应链成员中跨公司边界的运作，进行战术控制。从这个定义可以得知，供应链管理关注跨公司边界整合供给与需求。以核心企业为中心，以跨公司组织为框架，从价值链上有的原材料到价值链终端的顾客，综合企业的产品设计、物流管理、生产运作和产品配送等主要价值创造活动，同时处理物品、信息和资金的流动，与供应链上相关企业协作，形成供应链全体高效率的、低成本的顺利运行。图 1.8 显示了涉及供应链管理各个环节的各项活动。



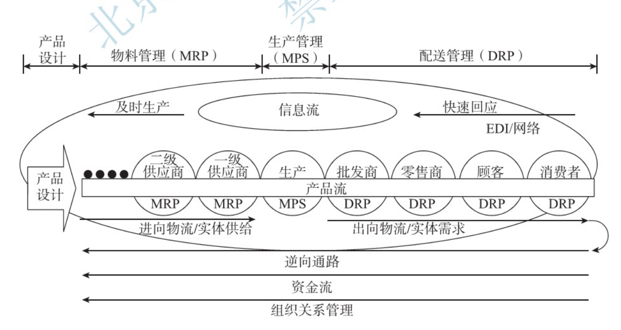



图 1.8　供应链管理示意图

(资料来源：林正章．国际物流 [M]. 北京：机械工业出版社，2007：7.)

### 1.2.2 国际物流的概念及特点

1. 国际物流的概念

国际物流 (International Logistics)，关注不同国家或地区之间的物品的流动。所谓国际物流是指物品的供给地和接收地分别位于不同国家或地区的实体流动过程。由此可见，国际物流是相对于国内物流而言的，是跨越国境的物流活动方式，是国内物流的延伸。

国际物流是伴随国际贸易和国际生产分工而产生的，以贸易自由化和投资自由化为特征的全球经济一体化促进了国际物流的迅猛发展。从狭义上理解，国际物流就是指为完成国际商品交易的最终目的而进行的物流活动。由于物流跨越国境，因此国际物流的职能就要包括为物品通过海关而发生的作业，如报关、商品检验检疫、国际货物保险等职能。而一般的物流职能也会因为国际上的流动而发生一定的变化，如包装需要适应远洋海运的需要，包装的尺寸规格需要符合国际通行标准，木质包装需要灭害处理并提供证书等。因此，我们可以把国际物流的职能归纳为：仓储、运输、包装、配送、装卸搬运、流通加工以及报关、商检、国际货物保险和国际物流单证等。

实际上，国际物品流动并不仅限于国际贸易和国际生产而出现的物流活动。比如，国际展览和国际援助就伴随着大量的国际物流活动。从广义上理解，国际物流包括了各种形式的物品在国际上的流动。通常包括：进出口商品转关进境运输货物；加工装配业务进口的料件设备、国际展品等暂时进口物资、捐赠、援助物资及邮品等在不同国家和地区之间所进行的物理性移动。

2. 国际物流的特点

与国内物流相比，国际物流表现出许多不同的特点。

(1) 国际物流的参与者众多，专业领域差异巨大。由于国际物流的供给地和接受地分处不同国家 (或地区)，由此产生相应的物品跨越国境的业务，这些业务专业性强，而且业务性质差别大，很难由物品的供给方或者接受方单独完成，通常需要借助中介机构来操作。比如，实现货物所有权转移需要通过贸易代理商、货物运输需要通过海运承运人 (船运公司)、海关清关需要通过报关代理人、运输的订舱需要通过货运代理人、国际物流单证需要通过银行等。如果国内物流还存在着在自营物流和第三方物流之间选择，那么国际物流基本都是通过第三方物流来完成的。

(2) 国际物流环境差异巨大，物流作业复杂程度高。由于世界各国的经济发展程度存在差别，由此也带来了物流基础设施等方面的差异。比如发达地区的公路、铁路、航空等各种运输方式都很先进，而经济落后地区连基本公路都难以保证。即使是经济水平相近的地区，由于固有基础设施系统的不同，也会带来物流作业的不便。比如有的国家公路发达，而有的国家铁路发达，再比如有的国家的铁路是宽轨，有的国家的铁路是窄轨，当然多数国家的铁路是标准轨距。物流环境的差异除了运输设施以外，还表现在信息传递、风险意识、组织管理、政府法令和语言文化上。比如，语言的差别会增加物流的复杂性，从地理上看西欧的土地面积比美国小得多，但由于它包括的国家众多，使用多种语言，如德语、英语、法语等，货物的工业包装标识虽然大多统一使用英语，但是，货物的商品包装往往需要使用多种语言。专栏 1-2 便体现了国际物流环境的差异。




### 瑞士和乍得的物流环境比较

当提到评价不同国家的物流环境的时候，就不得不提到瑞士和乍得，两者的差异有助于更好地说明地理条件、基础设施、制度所承担的角色。乍得是非洲中部被众多国家所包围着的内陆国，饱受运输差、政局不稳和资金短缺之苦。拥有 50 万平方英里的土地，却只有 200 英里的全天候公路，人均 GDP 为 600 美元，是非洲也是世界最穷困的国家之一。乍得拥有丰富的矿产资源，比如石油、铀、黄金和钻石以及 5 000 万英亩 (1 英亩 =4 047 平方米) 的耕地，但是自 20 世纪 80 年代开始，国内冲突阻碍了经济的发展。乍得的发展依靠来自世界银行、欧盟、德国的石油输出国基金和法国的资金援助，并于 2010 年已开始使用，700 英里的石油管道将大约 9 亿桶的石油引出，运送到喀麦隆的一个港口。

另一方面，瑞士所用的全部资源几乎都需要通过世界范围的物流才能获得，他们面临着一些特殊的难题。地理上，瑞士和乍得一样，也是内陆国。与乍得被无尽的沙漠包围所不同的是，瑞士被高山所包围。有利的方面是，瑞士的基础设施可能是世界上最好的，拥有广阔而且维护良好的公路网、铁路、空港以及其他设施。实际上，瑞士已经通过修建世界上最引人注目的隧道和世界上最陡的铁路克服了阿尔卑斯山脉的障碍。瑞士的基础结构条件包括对贸易和商业提供必要的服务，著名的瑞士银行就是其中之一。

但这并不意味着瑞士是世界上进行物流活动最容易的地方，瑞士也有很重的税收和很严格的法律。在瑞士，周日基本上是禁止工作的，这就意味着，穿行在欧洲的卡车经常中途停车，宿营在边境等待周日午夜的到来，以继续他们的行程。

这只是一个对区域物流进行对比和评价的例子。很多公司需要决策在哪里设立仓库或从哪里进入市场，因此这种评价在战略规划阶段是十分有用的。

(资料来源：[美] 道格拉斯・朗 . 国际物流：全球供应链管理 [M]. 刘凯，译 . 北京：电子工业出版社，2006：10-11.)

(3) 国际物流系统构成复杂，物流节点众多，包括运输、仓储、包装、港口作业、货物保险、海关、检验检疫、信息管理等众多的物流节点。复杂系统的管理带来高成本和高风险。保证和提高顾客服务水平，降低国际物流成本和规避物流风险是国际物流管理的艰巨课题。比如，长距离的运输不仅增加了在途时间和装卸搬运的频度，更是直接导致运输成本的增加和货物受损的风险，并且为了应对长时间在途而产生的较长的交货周期，企业需要增加库存的据点和库存数量，这同样会导致库存成本的增加和货物受损的风险，一旦风险出现将影响顾客服务水平。

(4) 运输形式多样化，物流作业复杂。由于国际物流货物运输距离长、成本高，所以运输单位成本相对低廉的海运往往是主要的运输形式，然而海运的缺陷是难以实现门到门的服务，通常需要接驳内陆运输。内陆运输又以铁路和公路为主，因此一笔货物的物流往往会利用多种运输形式。多种运输形式的接驳产生多次的装卸和搬运作业。而且，远洋运输需要更坚固的包装。这样，国际物流作业就变得比国内物流复杂得多。

随着航空运输成本的降低，国际货物运输中航空运输的比重不断增加。但是，国际航空运输以国际空港为节点，通常需要接驳内陆运输。为了保持国际航空运输带来的效率，内陆接驳的运输方式也必须考虑运输效率，这同样带来成本的上升。

边境相邻的国家，也可能选择管道运输的方式。尤其是在石油和天然气等资源性货物的运输方面，管道运输具有高效率、低成本的优势。

国际多式联运是国际物流中常选用的运输方式。国际多式联运，是由一个承运人使用一份多式联运的合同将至少两种不同的运输方式连接起来进行货物国际性转移，期间需经过多

种运输方式的转换和货物的装卸搬运，与单一的运输方式相比具有更大的复杂性。

(5) 国际物流信息源多样，信息系统复杂。国际物流参与者众多，所产生信息的源头多、信息载体多样化、信息的传送方式多样，对信息编码、解码和传输提出了挑战，带来了国际物流信息管理的复杂性。因此，国际物流需要依赖高效的、统一的国际化信息系统的支持。建立国际物流信息系统是一项基础性的系统工程，建设成本和维护成本都是很可观的。电子数据交换 (Electronic Data Interchange，EDI) 技术的采用提高了信息传输的速度和准确性，但是保障信息安全尤其是有价单证的安全性仍然是一项艰巨的任务。

(6) 国际物流标准化要求严格，建设成本高。国际物流参与者多、节点多，对物流的标准化提出了更严格的要求。比如包装规格尺寸，如果参与运输的远洋运输、内陆运输以及装卸搬运各个环节都能够高效地作业，那么包装就必须确立一个统一的模数，然而事实上由于各个国家的基础设施不同，这个基础模数并不相同，要建设统一的基础模数需要很大的资金投入。再比如信息的标准化，一些领先的国家或企业率先提出更先进、更低成本的信息技术，但是在相当长的一段时间内，往往多种技术并存，这些技术都需要大量的基础设备的投入，将这些技术纳入统一的标准同样需要巨大的资金支持。而且标准化的推进，往往离不开政府相应机构的支持，各国政府的观点和态度也左右着标准化的进程。

表 1-2　国内物流与国际物流的差异

| 项　　目 | | 国内物流 | 国际物流 |
|---|---|---|---|
| 运输工具 | | 公路、铁路为主 | 海运、航空为主 |
| 信息传递 | | 语音、文件与 EDI 信息 | 语音与文件效率低<br>EDI 信息标准化高 |
| 文件 | | 较少 | 高度的文件需求 |
| 风险 | 货物运输 | 较低 | 较长的运输时间与货物换手处理 |
| | 财务 | 较小 | 高风险，涉及不同的货币、汇率与通货膨胀 |
| 组织 | 外包组织 | 较少 | 依赖承揽业、流通商和报关行 |
| | 政府组织 | 危险品、重量、安全与货物税的管制 | 海关、农产品与交通运输 |
| 文化 | | 相同 | 文化的差异产生产品与市场需求的不同 |

(资料来源：林正章．国际物流 [M]. 北京：机械工业出版社，2007：6.)



### 1.2.3　国际物流的构成

通过以上讨论，我们知道了国际物流系统是一个复杂的系统，国际物流的构成比国内物流要复杂得多。国际物流系统中，既包括了与国内物流有区别的订单管理、运输管理、仓储管理、货物包装、货物保险、信息管理、服务与质量管理以及成本控制，也包括了国际物流所独有的港口与海关作业、检验与检疫等环节。图 1.9 描绘了一个比较典型的企业国际物流系统的构成。

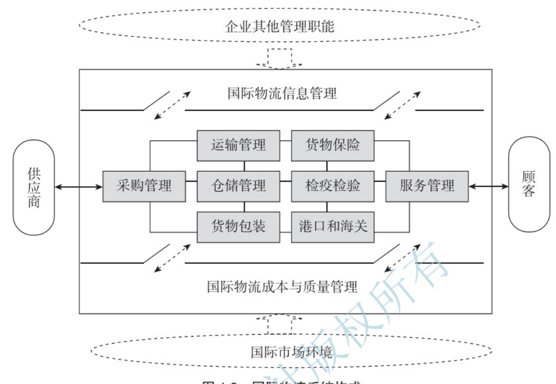



图 1.9　国际物流系统构成



1. 国际贸易和采购管理

在国际市场采购原料和销售产品，要求掌握比较专业的贸易知识，因此往往需要借助代理商来实现贸易活动。国际企业的物流管理者需要了解一般贸易条款，掌握国际采购的规律，需要熟悉全球供应链管理的理论与方法，并了解全球生产运作的方式，准确把握需求规律和管理订单。这些内容将在第 2 章和第 3 章进行详细的介绍。

2. 国际货物运输管理

在国际物流活动中，长运距、中间环节多、不同的交通和海关的规定、基础设施、汇率、文化和语言的差异使得运输过程中遇到的问题变得复杂，物流管理者需要清楚地知道运输的服务、成本和各种运输方式的局限性，还要学会与货运代理商沟通。无论是国际海运还是空运，第三方承运人通常都会介入到国际货物运输环节中来，如何有效率地管理货运外包是国际物流管理的必要技能。集装箱运输和国际多式联运是国际货运的高效率运输方式，在全球环境和能源问题日益突出，绿色物流概念不断发展的趋势下，有效运用先进的运输方式显得格外必要。本书第 4 章将介绍国际货物运输。

3. 国际仓储管理

国际市场的地理距离导致仓储据点的分散，从而带来库存成本的上升和仓储管理难度的增加。为了提高顾客服务水平和保证生产，需要较高的安全库存以应对因国际货物运输环节所带来的不确定性，而较高的库存导致库存成本上升，因此，需要更高超的管理水平来寻求库存成本与需求响应之间的平衡。为了应对全球日益增长的多样化的个性需求，准时制生产、精益生产等先进生产方式不断普及，对全球范围内的仓储管理提出了更高的要求。本书第 7 章将详细介绍国际仓储管理。

4. 国际港口

国际港口是国际物流的重要节点，在现代国际生产、贸易和运输系统中处于十分重要的战略地位。随着经济全球化的进程，港口已经逐步由一个物流节点发展成为一个国际性增长

活动和经济活动的节点，被誉为国际经贸活动的“后勤服务总站”。港口的功能由运输中转和仓储功能逐步向商业功能与服务功能转变。在国际港口发展的历程中，涌现出过不少的知名港口，对该国和该地区的经济发展都作出过巨大的贡献，如鹿特丹、安特卫普、洛杉矶等。中国作为崛起的世界制造中心，带动了港口的快速发展，上海、广州、天津港等迅速跃升为世界级大港口。

自由港由于在限定范围内不受海关手续和关税约束，极大地方便了物流各项职能的运作，因而也极大地带动了贸易和经济的发展。综合性自由港无论在数量上还是在功能上都将维持较快的增长。本书第5章将介绍国际港口。

5. 海关作业

与国内物流相比，海关作业是国际物流所独有的。海关是国家主权的象征，作为特定的管理和执法部门，对进出境的运输工具、货物、行李物品、邮递物和其他物品进行监管并征收关税和税费。海关作业是各项物流作业中专业性比较突出的一种，海关制度、关税税率、完税价格审定、关税减免、保税措施等，既涉及相关法律法规，也涉及制度和程序，同时还需要专业的技术和技能。虽然一些作业环节可以通过外包给专业人员来完成，但是作为物流管理人员必须对各个作业环节的一般规律有所了解，并学会如何同外包业者交往。本书第8章将对海关作业进行详细的介绍。

6. 国际货物包装与检验检疫

货物包装是国际贸易的主要条件之一，在国际贸易合同中订有包装条款对货物包装作出规定。在保证货物质量的同时，便于运输、装卸、搬运、储存、保管、分拣等作业的包装技术、方式和材料不断出现，旨在提高物流效率的专用包装得到广泛运用，包装标准化则是国际物流界的另一个共同课题。

商品检验是国际物流的重要环节。一般指委托第三方对商品的质量、重量、包装和装运等技术指标进行检验和证明。进出口货物在经过长时间、多环节的运输和仓储之后，很容易出现包装和运输方面的质量或安全问题，权威的第三方检验出具的检验证明是解决问题和处理纠纷的重要依据。

进出口动植物检疫是防止动植物疾病与病虫害跨国传播的重要手段，各国都非常重视进出口商品的动植物检疫，同时运输工具和包装材料的检疫也是进出口检疫的重要内容。本书将在第9章对国际货物包装和检验检疫进行详细介绍。

7. 国际货物保险

保险与水上运输几乎是密不可分的，这是由航运所包含的巨大风险所致。航运保险也因此成为最古老的险种之一。国际货物主要是通过海洋运输完成的，因此货物保险就成为国际物流的不可或缺的内容。投保国际货物保险是企业维持生产持续进行和获得预期利润的保障，种类繁复的险别，复杂而冗长的理赔程序，往往导致企业成本的增加，既稳妥又经济地管理国际货物保险通常需要专业的知识。本书将在第6章介绍国际货物保险的相关内容。

8. 国际物流信息管理

供应链上的各成员在物流的各个环节都发生和处理大量的信息，他们需要通过这些信息来了解货物的运输、跟踪、分拣、存储、配送以及包装等节点的状态。信息和物流是相伴相生的。信息技术的发展促进了物流技术的进步，现代信息技术在物流管理中的作用越来越重要。不断涌现的信息技术，如EDI、RFID等对于降低物流成本和提高物流效率具有重要的意义，MRP、ERP等信息系统在企业中得到越来越广泛的应用，构建物流信息系统对于完善企

业信息系统和企业决策支持系统具有重要意义。本书将在第 10 章详细介绍物流信息系统的相关内容。

9. 国际物流的服务管理、质量管理和成本管理

物流活动所创造的产品表现为向顾客提供服务。运输、仓储、装卸搬运、包装、配送以及流通加工等所有物流活动，最终都表现是为下一级顾客提供服务，物流服务创造的价值体现为时间价值和空间价值。物流产品的质量最终表现为各项物流职能的服务质量。在全球化和信息化蓬勃发展的新经济环境中，企业及其供应链上的伙伴企业如何迅速地响应顾客多样化、个性化的需求是衡量服务水平的重要标志。顾客满意是衡量物流质量的重要指标，物流活动提供的效用价值超过顾客的期望，顾客就会感到满意。企业通过实施全面质量管理和六西格玛管理来提高物流服务质量。然而，无论是提高服务水平还是提高质量管理水平，企业都需要付出成本。提高服务和质量，意味着增加成本，而降低成本往往导致服务和质量的降低。如何通过物流综合成本控制来实现高水平的服务和质量管理，是摆在企业面前的重要课题。本书将在第 12 章介绍企业通过战略规划来制定国际物流的服务管理、质量管理和成本管理的目标。

10. 区域物流

蓬勃发展的经济全球化并没有阻挡区域经济一体化的脚步，相反，区域经济一体化表现出更迅猛的发展态势。从欧盟到北美自由贸易区再到东盟自由贸易区，都为发展区域经济作出了贡献。区域物流从规模上可以看做是缩小了的国际物流，但是，由于地理位置相邻、经济与市场的和谐性以及区域内贸易安排的灵活性等因素，使得区域物流呈现不同于国际物流的特征，本书第 11 章将介绍区域物流。



## 1.3 国际物流的发展现状与未来趋势

只要存在国家间的经济往来，就会产生国际物流。但是将国际物流真正作为一个管理领域来进行研究和实践则是跟经济全球化进程密不可分的。经济全球化的发展、信息与通信技术的进步以及运输技术的发展和成本的降低都是推动国际物流发展的动力。随着全球环境问题和能源制约问题日益突出，今后的国际物流的发展趋势必将是朝向节能、环保方向发展。

### 1.3.1 国际物流的产生与发展

国际物流是伴随着国家之间的经济往来而存在的。无论是两千多年前的“丝绸之路”还是“资本主义工业革命”的瓜分世界市场，都是国际物流活动活跃的时期。

第二次世界大战结束之后，全球经济百废待兴，各种现代管理理念和方法层出不穷。在物流管理概念的出现的同时，国际贸易往来也日益频繁。布雷顿森林货币体系的建立，稳定了各个国家之间的货币兑换率，降低了企业从事国际贸易的汇率风险，对国际贸易带来了巨大的促进作用。关贸总协定的诞生，降低了毛利壁垒，促进了市场开放，极大地促进了国际贸易的发展和货物的流动。国际物流管理作为促进贸易增长、降低贸易成本的手段，开始受到人们的关注。

20 世纪六七十年代，各种现代管理方法促进了全球经济的增长，国际贸易增长迅速，国际物流规模不断扩大。受石油危机的影响，降低物流成本、提高物流服务水平成为国际物流管理

的目标。这段时期，适应国际物流迅猛增长的物流技术和管理方法也应运而生，大型货运轮船、宽体客机、集装箱技术都发展起来。1976 年，法国建造了 55 万吨的油轮，油轮、矿石船都朝向大型化进一步发展，运输成本进一步降低。集装箱、集装箱船、集装箱港口等集装箱运输技术提高了小件杂货的运输效率和安全性，成本降低的同时，物流服务水平提高到了新的层次。为了进一步开拓国际市场，为国际消费者提供更周到的服务，国际货物承运人开发出国际多式联运的服务模式，为消费者提供包括多种运输方式组合的一站式服务。

20 世纪 80 年代，是国际开始物流真正作为一个独立的管理领域来研究和实践的关键时期。除了运输方式以外，国际物流开始关注新的生产组织方式、计算机技术和自动化技术以及新的信息通信手段。除了美国、英国等老牌的发达资本主义国家以外，德国、日本等国家的经济迅速发展壮大，国际贸易和投资进入一个高速增长的时期。德国和日本的崛起对欧美的经济发展模式提出了挑战，“小批量、多品种”的精益生产模式与“标准化、大规模”的生产模式抗衡，为消费者提供个性化的服务。物流技术为了应对新的生产运作模式，出现 JIT 等管理方式。EDI 技术的发展，提高了物流信息传送的效率，降低了信息管理的成本，为构建全球信息管理系统提供了技术基础。计算机技术和自动化技术的发展，促进了物流作业的自动化发展，自动化仓库、自动化港口机械等设施大大地提高了物流作业效率，提高了作业的安全性，降低了作业成本。

20 世纪 90 年代以来，全球经济一体化进入新的阶段，全球贸易和投资的壁垒不断降低，区域经济一体化发展迅猛，发展中国家的经济地位不断提高，世界经济格局出现新的变化。信息技术和互联网的日益完善为国际物流提供了技术支持，国际物流进入信息化时代。世界经济格局的变化带来了国际物流的变化，原来发达国家之间的物流向发达国家与发展中国家间转移，原来全球间的物流向区域内国家间转移。对外直接投资壁垒的降低，促进了国际产业分工，全球制造业纷纷向发展中国家转移，就像在导入案例中看到的那样，全球范围内的产业协作规模增加，除了产成品物流，中间产品的物流量增长迅速。精益生产、敏捷制造、虚拟制造等新的生产组织方式对国际物流提出了更高的要求。信息技术的进步、电子商务的发展，也使国际物流面临新的课题。信息技术、互联网、条码技术、卫星通信技术在国际物流中的应用越来越普及，极大地提高了物流的信息化和物流服务水平。建立全球物流信息系统，把国际物流推向全面信息化时代，是进入新世纪以来的一个明显特征。

### 1.3.2 国际物流的发展趋势



【拓展视频】

国际物流的发展趋势与全球经济的发展趋势是一脉相承的。今后相当长的一段时间内，从宏观角度来看，世界经济发展不平衡依然存在，发展中经济体的增长动力强劲，区域经济发展方兴未艾，石油煤炭等一次能源供给总体趋紧，环境保护问题日益突出；从微观角度来看，企业国际化进程加快，企业间的国际战略联盟来势迅猛，企业的价值链延伸、规模扩大，产业集中度提高；从技术进步角度来看，信息技术、互联网技术进一步发展，新型生产组织方式如敏捷制造、虚拟生产等将得到更广泛的应用。这些变化都会影响到国际物流的发展趋势。具体说来，国际物流的发展将会出现以下一些趋势。

1. 国际物流市场规模增长，国际物流企业朝向规模化、集约化方向发展

由于世界经济发展不平衡长期存在，各个经济利益集团内部和集团之间的贸易往来依然

高速增长。对于发展中国家来说，在经济全球化当中，越来越多的企业开始重视开拓国际市场，受益于经济的增长、技术的进步和国际产业的转移，迅速推进企业的国际化，而且经济成长中的发展中国家拥有强大的购买力，更增强了企业国际化的动力。另外，发达国家的在国际产业转移的格局当中，为了保持经济增长和领先地位，将会投入更多的精力发展高科技产业，他们将输出高科技产品而进口制造型产品。

伴随着各国企业的国际化进程，将产生越来越多的国际物流需求。前已述及，国际物流与国内物流首要的差别就是国际物流主要有物品的供给者和接受者以外的中介者来完成。而且，中介者的业务性质差异巨大，专业性很强。而这些需求将大部分转化为由专业的国际物流业者承担。

就物流企业而言，将会有一些物流企业专注于国际物流，形成专业化的、规模化的国际物流企业，为消费者提供全面的国际物流服务。根据规模经济理论，国际物流企业的集约化、规模化将会带来成本的降低。根据竞争理论，垄断竞争的行业能够促使企业有差别产品和服务，并且企业会尝试通过提高服务水平来满足顾客的需求。因此，规模化、集约化的国际物流企业将提供低成本和高水平的服务。

2. 全球国际物流增长的同时，区域物流增长迅猛

全球范围内贸易自由化发展的同时，区域经济一体化的进程速度更快。进入20世纪90年代以来，区域自由贸易协定的数量呈爆发式增长。资料显示，截至1997年，世贸组织(包括它的前身关贸总协定)共接到163个地区自由贸易协定，其中，1986—1991年的6年间只有5个地区自由贸易协定的通报，而1992—1996年的5年间，就达成了77个地区自由贸易协定[①]。另有资料显示，自1994年乌拉圭回合以来(至2005年)，世界贸易组织共确认107项商品协定和34项优惠服务协定[②]。自2003年世贸组织坎昆会议正式启动贸易便利化协定谈判以来，多边谈判一波三折，相反的是地区尤其是地理相邻的国家间的贸易协定迅速产生，极大地促进了区域内的贸易增长。图1.10显示了区域贸易便利化协定(Regional Trade Agreement，RTA)数量的增长情况。



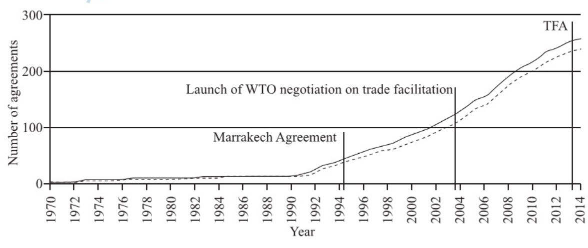



图 1.10 区域贸易便利化协定(RTA)数量增长情况

注：---表示 RTAs with trade facilitation components；——表示 All RTAs。

(资料来源：WTO. 世界贸易报告 2015。)

① [美]查尔斯·希尔．国际商务：全球市场竞争[M]. 3版．北京：中国人民大学出版社，2002：253.

② [澳]罗素·希尔伯利，《优惠贸易协定》近期实证研究，澳中自由贸易协定研讨会资料，2006年6月28–29日，深圳。

在这些区域经济一体化的组织中，比较有影响的有欧盟、北美自由贸易协定 (NAFTA)、东南亚国家联盟 (Association of Southeast Asian Nations，ASEAN)、亚太经合组织 (Asia-Pacific Economic Cooperation，APEC) 等，其中东盟正在朝向东盟自由贸易区方向发展。因此，世界经济格局逐步发展成为欧洲、美洲、环太平洋地区等三大贸易区域。各个贸易区域内的国家通过签署自由贸易协定、建设自由贸易区等形式，努力降低乃至消除关税壁垒，简化海关程序、建设公共基础设施，协调信息标准化，促进区域内跨国间的物流便利化，从而使区域物流成本降低、效率提高。

3. 物流企业朝国际化方向发展，国际供应链一体化趋势加强

在经济全球化进程当中，从事国际物流业务的企业也朝国际化方向发展，在全球范围内整合资源，形成业务遍布全球的集国际物流各项职能为一身的综合性、多元化跨国物流公司。这是全球消费多样化、生产柔性化、流通高效化对国际物流提出的新要求。为了响应消费者全球多样化需求，生产企业需要尽可能地把生产设施设置在靠近消费者的地点，这样分散地配置生产设施降低了“标准化、大规模”生产组织方式的适用性，要求生产设施能够适应“小批量、多品种”的柔性生产组织方式，这种生产方式对物流提出了“精益物流”的要求，物流服务提供者需要能够满足生产企业“小批量、多品种、库存低、周转快”的要求。这对国际物流企业自身管理控制提出了更高的要求，虽然物流企业可以通过国际合作的方式来响应这些要求，但是，一体化、综合性、多元化的企业具有较高的控制力，能够较好地响应生产组织的变革。荷兰国际销售委员会 (Holland International Distribution Council，HIDC) 的一篇题为《全球物流业——供应连锁服务业的前景》的报告显示，目前许多大型制造部门正在朝着“扩展企业”的方向发展。这种所谓的“扩展企业”基本上包括了把全球供应链条上所有的服务商统一起来，并利用最新的计算机体系加以控制。制造业实行的“定制”服务，并不断加速其活动的全球化，对全球供应连锁服务业提出了一次性销售 (即“一票到底”的直销) 的需求。这种服务要求极其灵活机动的供应链，这也迫使物流服务商几乎采取了一种“一切为客户服务的解决办法”[①]。

随着精益制造、敏捷制造、虚拟制造等生产组织方式的蓬勃发展，国际战略联盟等观念的深入，将导致国际供应链一体化的发展。一个企业无论规模多么庞大，多元化程度多么高，国际市场分布多么广泛，总是无法满足所有顾客的需求的。而且，随着企业规模的扩大，会带来组织管理上的瓶颈效应，管理成本增加，管理效率降低。企业通过与产业链上下游的相关企业共同构建国际一体化的供应链将是应对这种趋势的有效方式。

供应链管理以核心企业为中心，关注跨公司边界整合供给与需求。原材料供应商、产成品分销商、物流提供商乃至最终消费者，都将纳入统一的全球供应链管理范畴。企业通过全球一体化供应链管理，为顾客提供高效率、低成本、高水平的产品和服务。在构建全球供应链一体化的进程当中，国际物流企业有着广阔的发展空间。

4. 全球经济的可持续发展，绿色物流得到发展

全球气候问题、环境污染问题、再生能源问题越来越引起国际社会的普遍关注。在经济危机的冲击下，发达国家原有的粗放式消费方式难以为继，发展中国家在争取发展权的同时，不可能复制过去发达国家走过的高消耗、高产出的老路，节能环保、低排放零污染将是

① 逯宇铎 . 国际物流管理 [M]. 北京：机械工业出版社，2006：6.

大势所趋。全球制造业的耗能与污染已经引起了人们的重视，但是对物流环节的耗能与污染的关注还不够，远洋轮船和飞机都是高耗能与高污染的设施，不仅产生废气污染，还产生巨大的噪声污染。包装材料也是节能环保的难点，聚酯材料带来难降解高污染，木材、纸质材料消耗大量木材，破坏生态环境。所以，发展绿色物流任重道远。

在环保、可再生、可利用的观念深入人心的情况下，人们开始关注使用过的物品的回收、无害处理和循环再利用。工业和生活废弃物的无害处理和循环利用，正是逆向物流所关注的范畴。在过去的经济发展中，正向物流技术得到足够的开发，而逆向物流的规律还没有得到足够的研究和总结，逆向物流的高成本、低效率将会制约它的发展。研究和开发高效率、低成本的逆向物流技术和管理方法将是今后绿色物流的重要课题。

由于绿色物流还处在萌芽发展期，各个国家重视程度不一，发展水平参差不齐，发达国家可能会利用技术优势和先行优势来设置“绿色壁垒”，这将会阻碍和制约国际物流朝向绿色物流发展的进程，应该引起足够的重视。

5. 物流新技术广泛应用，电子物流蓬勃兴起

以自动化、信息化、智能化为代表的新技术广泛应用于物流管理的各个环节。仓储系统、装卸搬运、包装、配送、检验检疫等环节实施自动化作业，自动采集信息纳入信息管理系统。无线射频识别技术 (Radio Frequency Identification，RFID)、卫星定位系统 (Global Position System，GPS)、地理信息系统 (Geographic Information System，GIS)、互联网技术等先进技术在物流管理中逐步普及，促进了物流信息化进程。智能交通系统 (Intelligent Transport System，ITS)、电子识别和电子跟踪技术、销售时点系统 (Post of Sale，POS) 等智能技术组成智能化的物流管理。

在此基础上，基于互联网、信息技术和电子商务的电子物流 (e-Logistics) 蓬勃兴起。互联网技术使消费者与制造商、制造商与供应商、制造商与分销商、各企业与政府和公众之间的联系达到了前所未有的便捷。企业和消费者、企业和企业之间不仅通过互联网获取商品和服务信息，还可以实现电子交易，基于客户订货的生产模式 (Build to Order，BTO) 改变了以往的消费和生产模式，也对物流提出了更高的要求。电子物流也将利用互联网和信息技术实现与传统物流有别的服务形式，通过互联网追踪订单信息、生产状态、库存信息、运输和配送信息，通过电子单证处理订单、运单、检验检疫、保管等业务，加快各种信息的传递，降低信息传递成本、提高顾客服务效率。事实上，国际物流的领先企业如联邦快递 (FedEx)、联合包裹 (UPS) 等都已经率先开拓电子物流业务，并在全球范围内争夺市场。一些传统的行业如沃尔玛 (Wal-mart) 也是电子物流的积极实施者。电子物流将迎来重要的发展机遇。

6. 跨境电子商务蓬勃发展，跨境电商物流模式不断创新

随着信息技术、互联网技术和电子终端的不断发展，跨境电子商务在人们生活中扮演越来越重要的角色。据中国电子商务研究中心的统计，2016 年我国跨境电商交易规模为 6.7 万亿元，占我国电子商务市场规模的 25.67%，占全部进出口贸易总额的 27.57%。跨境电商平台企业超过 5 000 家，境内通过各类平台开展跨境电子商务的企业超过 20 万家。据阿里研究院) 预测，到 2020 年我国跨境电商交易规模将达到 12 万亿元，占进出口总额的比重 37.6%，如图 1.11 所示。

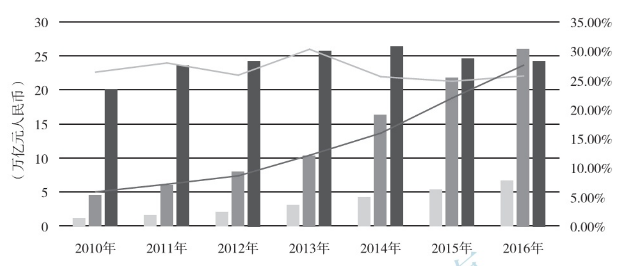



**图 1.11　中国跨境电商发展状况 (2010—2016 年)**

注：跨境电商交易规模；中国电子商务市场规模；进出口总额；
跨境电商占电商总规模的比重；跨境电商占进出口总额的比重。

（资料来源：商务部数据库，中国电子商务研究中心数据库。）



跨境电商的发展给物流的发展带来了新的变化，提出了以下新要求。


【拓展视频】

(1) B2C 物流的增加。跨境电商的重要贡献者是网上商店，如亚马逊、阿里巴巴，物流用户是个人消费者，物流货物主要是快递包裹。UPS、顺丰等包裹快递企业迎来发展机遇，传统运输业者也纷纷开发 B2C 物流服务。

(2)“最后一公里”问题变得更加突出。根据国家邮政局统计数据，2016 年，中国快递业务总量达到 313.5 亿件，连续 6 年每年增长超过 50%。“最后一公里”的终端配送和交付服务已经成为行业技术创新和商业模式创新的集中领域。

(3) 时效性和服务水平要求提高。各个国家在通关、商检等环节上政策差异大、效率低下，已经成为跨境电商物流的瓶颈，全程可追踪、货件的差错率和延误率以及顾客投诉率都是衡量跨境电商物流的指标。

(4) O2O 线下配送体系的完善。餐饮及生活服务的 O2O 模式近年来备受投资者青睐，投资的重点转向为商家提供物流配送服务的重模式平台企业，云计算和大数据技术以及互联网和移动互联网技术在物流领域的应用，将提高快递服务的水平。[①]

未来几年将会是国际物流快速变化的周期，许多机构都对国际物流未来的发展作出展望，以下介绍著名管理咨询公司罗兰贝格针对中国电子商务的发展趋势提出的十点预测，见专栏 1-3。




## 罗兰贝格：中国电商物流的十大趋势

罗兰贝格咨询公司于 2014 年 5 月发布了一份分析报告，预测了中国电商物流行业的最新趋势。该报告认为，在强劲消费需求拉动、政策利好、大规模资本涌入推动的合力作用下，国内电商物流和跨境电商物流将步入高速增长期，并领跑物流板块。

---

① 国家发改委经济运行调节局，南开大学现代物流研究中心 . 中国现代物流发展报告 2015[M]. 北京：北京大学出版社，2015.

【拓展图文】

罗兰贝格对中国国内电商物流行业趋势有以下十大预测。

(1) 大型电商主导的物流网络模式已基本确立，将严重冲击快递商的全国性电商业务。

(2) 仓储现代化加速，催生仓储运营中性服务商，份额有望超过自营仓储。

(3) 干线物流商和电商快递商跨界竞争，提供一站式电商解决方案。

(4) 渠道下沉助推区域配送，全国性快递公司和区域配送型公司分食市场。

(5) 公路干线运输迈入甩挂时代，货箱和货站管理为成功关键。

(6) 国内航空快递运输仍将保持寡头竞争格局。

(7) 高铁有望成为快递干线运输的重要参与者。

(8) 跨境出口电商物流一家独大局面不复存在，遭多股力量分食市场份额。

(9) 保税网购呈爆发式增长，有望在跨境进口电商中占得半壁江山。

(10) 针对电商的新业务模式将成为新一轮投资热点。

(资料来源：罗兰贝格咨询公司 www.rolandberger.com.)

## 本章小结

经济全球化为本土企业提供了开拓国际市场的机会。提高国际化物流管理的能力，降低国际物流成本，提高国际物流效率和顾客服务水平，是国际化企业面临的任务。经济全球化是指各个民族经济不断向互相依存的一体化世界经济转化的过程。20世纪90年代中期以来，全球贸易和投资增长迅速，增长率超过全球生产的增长速度，经济全球化进入了一个快速发展时期。经济全球化包括市场全球化和生产全球化。市场全球化带来全球贸易量的增长，商品物流增加；生产全球化带来产业内贸易的增长，全球原材料物流、全球半成品物流增加。区域经济一体化带动了区域内的货物贸易和服务贸易的增长，区域内物流增加。

国际物流 (International Logistics) 关注不同国家或地区之间的物品的流动。所谓国际物流是指物品的供给地和接收地分别位于不同国家或地区的实体流动过程。国际物流是伴随国际贸易和国际生产分工而产生的，以贸易自由化和投资自由化为特征的全球经济一体化促进了国际物流的迅猛发展。国际物流的职能包括仓储、运输、包装、配送、装卸搬运、流通加工以及报关、商检、国际货物保险和国际物流单证等。与国内物流相比，国际物流表现出许多不同的特点，包括：参与者众多，专业领域差异巨大；环境差异巨大，物流作业复杂程度高；系统构成复杂，物流节点众多；运输形式多样化，物流作业复杂；信息源多样，信息系统复杂；标准化要求严格，建设成本高。

国际物流系统中，既包括了与国内物流有区别的订单管理、运输管理、仓储管理、货物包装、货物保险、信息管理、服务与质量管理以及成本控制，也包括了国际物流所独有的港口与海关作业、检验与检疫等环节。

国际物流是伴随着国家间的经济往来自古就存在着的。20世纪80年代，是国际物流真正作为一个独立的管理领域来研究和实践的关键时期。20世纪90年代以来，全球经济一体化进入新的阶段，全球贸易和投资的壁垒不断降低，区域经济一体化发展迅猛，发展中国家的经济地位不断提高，世界经济格局出现新的变化。信息技术和互联网的日益完善为国际物流提供的技术支持，国际物流进入信息化时代。随着企业国际化进程加快，企业间的国际战略联盟来势迅猛，企业的价值链延伸、规模扩大，产业集中度提高；从技术进步角度来看，

信息技术、互联网技术进一步发展，新型生产组织方式诸如敏捷制造、虚拟生产将得到更广泛的应用。



## 关键术语

经济全球化　区域经济一体化　市场全球化　全球价值链　跨国公司
国际物流

# 思 考 题

1. 什么是经济全球化？经济全球化表现在哪些方面？
2. 什么是区域经济一体化？举例说明区域经济一体化的意义。
3. 什么是全球价值链？我国在全球价值链中的地位如何？
4. 什么是产业内贸易？它对国际物流有什么意义？
5. 什么是国际物流？与国内物流相比，国际物流有哪些特点？
6. 简要叙述国际物流系统的构成。
7. 简要总结国际物流发展的历程以及各个发展阶段的特征。



## 案例分析



### 波音公司全球供应链中的中国制造

20世纪90年代以来，以波音公司和欧洲空中客车公司为代表的世界民航飞机制造企业，建立起了全球化的供应链生产网络。波音公司最新投入运营的波音787飞机的生产制造，集中体现了全球化供应链生产网络的优势。波音787的研发、制造涉及10多个国家的40多家供应商，而且这些供应商不再仅限于按照波音公司设计好的规格加工制造零部件，而是从生产过程的早期阶段就开始参与设计、研发。借助于全球化的信息技术平台，波音公司和供应链网络中的合作伙伴能够做到实时合作、及时沟通、分享知识，以波音史上速度最快、造价最低、供应链全球化程度最高的纪录完成了波音787的设计和制造。按照工程量计算，波音仅承担整个工作量的35%，而日本的供应商则承担了35%、欧美的供应商承担26%，其余4%由其他供应商承担。另统计，在波音787的开发过程中，波音公司缩短了33%的进入市场的时间，并且节省了50%的研发费用。根据《西雅图时报》的估计，整个项目投资大致需要320亿美元，其中研发成本大约150亿美元，如图1.12所示。

中国的企业加入波音全球供应链当中，为波音787制造了方向舵、垂尾前缘、翼身整流罩等零部件。但是，中国在波音全球供应链中的地位仍有待提高，目前还不能在图1.12所示的波音787客机的全球供应链中找到中国企业的身影。

波音从20世纪90年代开始从中国采购飞机零部件。在目前全球运营的10 000多架波音民用飞机中，有30%的飞机配备有在中国生产的配件。波音公司将中国作为其全球供应链中的一环，不仅是因为中国的高科技人才和低廉的劳动力成本可以有助于降低生产成本，更重要地是为了通过与中国业内企业的合作，提高在中国的影响力和扩大销售市场。目前，波音在中国主要的投资项目有三家，即天津波音复合材料有限公司、厦门太古飞机工程有限公司和上海波音航空改装维修工程有限公司。天津波音是波音公司在华重点投资建设零部件供应基地，波音在该项目的投资总额大约1亿美元。虽然这个投资额对于一家全球顶级飞机制造商来

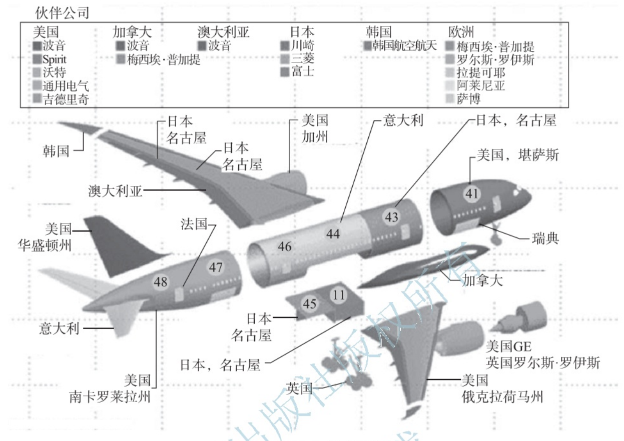



图 1.12　波音 787 的全球供应链

说略显微不足道，但是波音民用飞机集团副总裁兼飞机项目总经理卡罗琳·科维表示，天津波音公司“是波音全球供应链不可缺少的一部分”。波音公司正在计划扩大在中国的零部件采购品种和数量(技术含量也在提高)，中国在波音公司全球供应链中的地位正在上升，中国对波音的吸引力在进一步增强。而且中国正在开展的国产大飞机研制项目，可能也会采用全球采购和合作的方式，这对波音公司也有很大的吸引力，波音公司希望成为中国大飞机全球供应链中的一部分。

在波音 787 项目上的具体做法是，波音委托一级供应商设计、生产子系统，自己则承担系统集成者的角色。供应商承担初始的研发投入，降低了波音公司的投资风险。但是，这种高度外包的供应链模式，也带来了其他问题。比如波音 787 比计划延误达 8 次之多，成为媒体争相指责的焦点。2011 年，历经 8 次延误，首架波音 787 终于交货了。波音也意识到外包过度的问题。在制造第二版 787 时，波音自己设计了很多以前外包的零部件，例如飞机的尾翼。与此同时，空客也意识到外包的好处，在 A550 上把外包份额提升到 50% 左右，而 A320、A330 和 A380 的外包份额介于 25% 和 35% 之间。中国正在加紧大客机 C919 的建设，也是遵循供应商外包和系统集成的思路。波音公司全球供应链管理模式值得我们仔细研究和借鉴。

(资料来源：根据多渠道资料编写，参考资料包括：中国机电工业国务院发展研究中心课题组. 金融危机对全球供应链的影响与中国的战略 [M]. 北京：中国发展出版社，2013；波音官网 http://www.boeing.com/.)

**思考题：**

1. 波音供应链管理模式有哪些好处？如何评价？
2. 对于供应商延误、外包依赖过高等问题，波音应该如何应对？
3. 影响中国企业在波音全球供应链中地位的因素有哪些？
4. 中国大客机项目可以从波音的全球供应链管理中学到什么？

# 第2章 国际贸易与国际物流



【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
|---|---|---|---|
| 国际贸易与国际物流 | 了解 | 国际贸易的概念<br>国际贸易与国际物流的关系 | 国际贸易与国际物流的区别与联系 |
| 国际贸易方式 | 掌握 | 租赁贸易方式<br>补偿贸易方式<br>包销贸易方式<br>代理贸易方式<br>寄售贸易方式 | 国际贸易方式的选择和应用 |
| 国际贸易条款和贸易单证 | 掌握 | 国际贸易条款术语<br>国际贸易单证的作用<br>国际贸易中的几种主要单证 | 国际贸易合同和制单 |
| 国际贸易结算 | 掌握 | 国际贸易主要结算方式<br>国际贸易结算方式的比较分析<br>国际贸易结算方式的使用 | 国际贸易结算方式的选择和应用 |



## 导入案例

### 液化天然气的贸易与物流

2014年，在迎来液化天然气(Liquefied Natural Gas，LNG)产业诞生50周年之际，全球液化天然气贸易量创下2.46亿吨的纪录。得益于东亚国家的强劲需求，进入新世纪以来，全球LNG贸易量增长了一倍。全球LNG的最大消费国是日本，全球液化天然气交易量中的35%销往日本，15%销往韩国，8%销往中国。液化天然气的主要产出国是中东和东南亚，全球最大的LNG出口国是卡塔尔，占全球LNG贸易量的30%，马来西亚、澳大利亚和印度尼西亚各自占10%左右的份额，非洲的尼日利亚产量增长迅速，成为全球第五大LNG出口国。2010年发生在美国的页岩气革命，使得美国从LNG的进口国转变成为出口国。

液化天然气是一种高效清洁能源，主要成分是甲烷。超低温液化的甲烷，体积压缩比高达1/600，液态密度约0.45吨/立方米(重量相当于同样体积水的45%)，具有很高的远距离运输的经济性，是一种非常适合液态长距离运输的燃料气体。世界上第一艘海上LNG运输船1964年下水，标志着规模化的LNG工业和贸易的诞生。目前，液化天然气从中东、太平洋和大西洋三大产区，经过海上运输运往东亚主要消费国。因此液化天然气造船和运输形成了相当大规模的产业。

目前，全球大约有1 600艘远洋LNG运输船，总运量4 700万DWT。近年来LNG运输船的造船工业也蓬勃发展。2014年，全球共有67艘LNG运输船完成签署订单合同，这是历史第二新高，仅次于2004年的75艘。韩国是LNG造船强国，造就了大宇造船、三星重工、现代重工等大型造船企业；日本也是造船强国，三菱重工、三井造船等都是知名企业；中国是后起之秀，沪东中华造船厂2008年建造了我国的第一艘LNG运输船，2014年的67艘订单中有4艘是沪东中华造船厂承接的。

得益于船队规模的扩大和大型船比重增加，全球LNG运输船的租船费率呈逐步减低的趋势。根据劳氏船级社的资料显示，2014年的全球LNG运输船的租船费率大约只有2011年的一半左右。

中国是快速增长的LNG消费市场。中国第一座液化天然气接收站——深圳大鹏LNG接收站2006年投入运营，截至2014年，中国共有12座LNG接收站正式运营，尚有8座正在建设之中。LNG接收站是海上运输到岸的液化天然气的终端设施，LNG在接收站经过再气化后就可以进入化工、发电和燃气市场了。目前天然气在中国的一次能源结构中占比较低，仅有8%，远低于全球平均水平24%。但是，中国天然气消费增速较快，2013年，中国消费1 616亿立方米天然气，过去5年消费量的年复合增速为15%。中国消费的天然气当中，70%国产，30%进口，进口天然气通过管道运输和海上运输，两者各占一半左右，根据在建的LNG接收站项目，海上运输LNG将有大幅度增长。

液化天然气的进口带动了LNG造船和运输业的发展。沪东中华造船厂建造的LNG运输船“大鹏昊”，于2008年4月交付使用，截至2014年已经建成交付6艘LNG运输船，同时握有14艘订单，进入全球最具实力的造船企业行列。



【拓展视频】

液化天然气的运输是集中度比较高的行业。国际上领先的LNG承运商有商船三井、Teekay LNG、GasLog以及HoeghLNG等，他们承担着大部分LNG的运输。截至2014年，中国只有1家专业的LNG船队——中国液化天然气运输有限公司，该公司拥有6艘LNG运输船，承担进口LNG的43%运输量。也就是说，中国LNG进口运输服务的对外依存度超过50%。待到正在建造的14艘LNG运输船投入运营之后，过度依赖国外运输船队的局面有望缓解。

(资料来源：根据克拉克森 http://www.clarksons.com/、英国石油 http://www.clarksons.com/、劳氏船级社 http://www.lr.org/ 等机构组织的公开资料整理编写。)



本章内容是从国际贸易的视角来考察国际物流管理。导入案例非常典型，液化天然气的贸易催生了液化天然气运输船和海上运输两个产业，海上运输以及产业链两端的出口国液化

装置和进口国的接收站都是资本高度密集的产业，海上运输与进出口两端需要通过长期的合同关系，才能获得投资回报。本章首先介绍国际贸易与国际物流之间相互依存发展的关系，接着分别介绍常用的国际贸易方式、国际贸易单证形式及国际贸易结算形式。国际贸易方式、条款、单证和结算是国际物流业务的贸易基础，也是与国内物流业务的主要区别之一。

## 2.1 国际贸易与国际物流概述

### 2.1.1 国际贸易的概念

国际贸易 (International Trade) 是指不同国家 (和 / 或地区) 之间的商品、服务和生产要素交换的活动。国际贸易是商品、服务和生产要素的国际转移，也叫世界贸易，是各国之间分工的表现形式，反映了世界各国在经济上的相互共存。从国家的角度可称对外贸易；从国际角度可称国际贸易。国际贸易在奴隶社会和封建社会就已发生，并随生产的发展而逐渐扩大。到资本主义社会，其规模已空前扩大，且具有世界性。

国际贸易对参与贸易的国家乃至世界经济的发展具有重要作用，不仅能够调节各国市场的供求关系，促进生产要素的充分利用，提高生产技术水平，优化国内产业结构，而且还能增加财政收入，提高国民福利水平。国际贸易的发展，能加强各国经济联系，促进经济发展。

与国内贸易相比，国际贸易要复杂得多，从每一个具体贸易业务来讲，为了明确交易双方各自承担的义务、责任，当事人在洽商与订立合同时，必须在很多方面进行明确、达成协议，必须解决以下问题。①卖方在什么地方，以什么方式交货，买方的货款如何支付。②货物发生损失或灭失的风险何时由卖方转移给买方。③由谁负责货物的运输、保险及通关过境的手续。④由谁负担上述事项所需的各项费用。⑤买卖双方需要交换哪些有关单据。

这些问题的解决离不开国际物流，同时也是国际物流服务的重要内容。所以，国际物流从业人员必须掌握国际贸易方面的基础知识，如进出口贸易的基本业务环节、外贸合同、信用证、贸易术语、国际惯例与公约等。

从不同的角度看国际贸易，可以有不同的分类方式。

1. 按商品移动的方向不同划分

(1) 进口贸易 (Import Trade)：将外国的商品或服务输入本国市场销售。

(2) 出口贸易 (Export Trade)：将本国的商品或服务输出到外国市场销售。

(3) 过境贸易 (Transit Trade)：甲国的商品经过丙国境内运至乙国市场销售，对丙国而言就是过境贸易。由于过境贸易对国际贸易具有阻碍作用，因此，目前 WTO 成员国之间互不从事过境贸易。

2. 按商品的形态不同划分

(1) 有形贸易 (Visible Trade)：有实物形态的商品的进出口。

(2) 无形贸易 (Invisible Trade)：没有实物形态的技术和服务的进出口。

例如，机器、设备、家具等都是有实物形态的商品，这些商品的进出口称为有形贸易；专利使用权的转让、旅游、金融保险企业跨国提供服务等都是没有实物形态的商品，其进出口称为无形贸易。

3. 按生产国和消费国在贸易中的关系不同划分

(1) 直接贸易 (Direct Trade)：指商品生产国与商品消费国不通过第三国进行买卖商品的行为。贸易的出口国方面称为直接出口，进口国方面称为直接进口。

(2) 间接贸易 (Indirect Trade) 和转口贸易 (Transit Trade)：指商品生产国与商品消费国通过第三国进行买卖商品的行为，间接贸易中的生产国称为间接出口国，消费国称为间接进口国，而第三国则是转口贸易国，第三国所从事的就是转口贸易。

例如，战后的伊拉克有一些商机，但是风险也很大。我国的有些企业在向伊拉克出口商品时，大多是先把商品卖给伊拉克的周边国家，再由伊拉克的周边国家转口到伊拉克。

### 2.1.2 国际贸易与国际物流的关系

国际物流是随着国际贸易的发展而发展起来的，同时国际物流也已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。国际物流的发展极大地改善了国际贸易的环境，为国际贸易提供了各种便利的条件，世界贸易的飞速增长与国际物流的发展是分不开的。国际贸易的进一步发展需要国际物流的支持，如果国际物流的发展无法跟上国际贸易发展的脚步，将会大大阻碍国际贸易的纵深发展。

1. 国际贸易促进了国际物流的产生与发展

所谓国际物流，是国内物流的延伸和进一步扩展，是跨越国界的、流通范围扩大了的“物的流通”，是实现货物在两个或两个以上国家 (或地区) 之间的物理性移动而发生的国际贸易活动。从这个概念可以看到，国际物流实质上就是国际贸易活动的一部分，是为国际贸易活动服务的。因此，国际物流得以产生的前提就是国际贸易的存在。如果没有国际贸易，也就没有商品的国际贸易，因此也就不需要有国际物流。

1) 国际贸易促进了国际物流的产生

国际贸易是国际物流产生的前提，同时，国际物流也是国际贸易得以实现的必要条件。如果没有国际物流的支持，商品无法在国家间进行移动，国际贸易就无法完成。因此，国际贸易必然会推动国际物流的产生。随着国际贸易的发展，贸易双方对国际物流服务的专业化、一体化要求加强，使得国际物流由早期的仅指将货物由一国供应者向另一国需求者的物理性移动，发展成为今天的集采购、包装、运输、储存、搬运、流通加工、配送和信息处理等基本功能于一身的综合性系统。可以说，国际贸易产生了国际物流，并且促进了其向现代化国际物流的发展。

2) 国际贸易的发展促进了国际物流技术的进步

物流技术是指物流活动中所采用的自然科学与社会科学方面的理论、方法，以及设施、设备、装置与工艺的总称。国际贸易的发展给企业及社会的物流预测管理等技术方面提出了更高的要求，也是促使物流技术发展的主要动因之一。随着国际贸易的发展，世界各国、各大企业在世界市场上展开了激烈的竞争。虽然质量在消费者眼中越来越重要，但价格仍然是取胜的一个重要因素。国际贸易的发展要求从各个方面降低成本，如原材料价格、订单成本、运输价格、库存成本等。这就对国际物流的各个环节提出了新的挑战和要求。在国际贸易的这种推动下，国际物流从理论上到技术上都有了重大的创新和发展。

3) 国际贸易的发展不断对国际物流提出新的要求

随着全球经济的发展和人类需求层次的提高，一方面，使得国际贸易取得了长足的发

展，一是贸易量的快速增长，二是可贸易商品种类极大丰富；另一方面，也使国际贸易的结构产生了巨大的变化，传统的初级产品、原料等贸易品种正逐步让位于高附加值、精密加工的产品。国际贸易的变化发展对国际物流的质量、效率、安全等提出了新的要求。

4) 国际贸易对国际物流发展趋势的影响

由于国际贸易发展到了买方市场，很多贸易商为迎合消费者日益精细化、个性化的产品需求，而采取多样、少量的贸易方式，因而高频度、小批量的配送需求也随之产生。在美国、日本和欧洲等经济发达国家和地区，这些专业的物流服务已形成规模，并有着广泛的发展前景。伴随着国际贸易商经营取向的变革，物流经营的专业化、集约化、电子物流和绿色物流等应运而生。

总之，国际贸易的发展必将推动国际物流在各个方面取得新的进展和突破。当今世界，各国间的联系越来越紧密，全球的贸易量也在不断上升，这必将给国际物流提供更大的发展空间，也会给国际物流的发展以更大的推动力。

2. 高效的国际物流系统成为国际贸易持续发展的保证

国际贸易导致了国际物流的诞生，但是，从其诞生之日起，国际物流就开始了自己独立发展的历程，不断发展壮大，并且，国际物流不断地进步与发展对国际贸易的发展也起到了深远的促进作用。

在大量跨越国境的贸易中，不可忽视的是货物跨国转移所带来的国际物流量的上升。贸易量势必带来更多的物流量，这就要求国际物流要在货物的运输、装卸、仓储、信息传输等各个环节都提供便利。现代物流运用科技手段，使信息快速、准确反馈，采用货物流通的最优渠道，将产品按消费者的需求生产出来，快速送到消费者手中，提高了服务质量，刺激了消费需求，加快了企业对市场的反应速度。在供应链联结的各企业间实现了资源共享，大大缩短了产品的流通周期，加快了物流配送速度。企业的物流渠道、物流功能、物流环节与制造环节集成化，使物流服务扩大化和系列化，并通过规范作业，使贸易过程中延迟交货、送货不及时或货物损坏灭失等不可控制风险大大降低，从而使各国企业间更为便利地完成贸易。低效率的物流体系会成为国际贸易发展的瓶颈，从事国际贸易带来的利益会被巨大的流通费用开支所抵消。

物流系统的功能要素一般有运输、储存保管、包装、装卸搬运、流通加工、配送、物流信息等，各要素充分发挥各自功能，从而合理、有效地实现物流系统的作用。

在货物的国际转移中，对物流各功能的要求更高。以运输为例，与国内运输相比，国际运输涉及的环节多、风险较大、线长面广、情况更为复杂。国际运输主要是供应及销售物流中的海运、陆运、空运、管道及多式联运等运输方式的选择，确定合理的运输路线，并对运输活动进行有效的管理。在整个运输过程中，使用多种运送工具，变化不同运输方式，中途还要经过多次装卸搬运，经过不同的国家和地区，与各国的货主、保险公司、银行、海关和各种中间代理人打交道。各国政治、法律、金融货币制度不同，可变的因素非常多，其中某个环节发生问题，会影响到整个物流的效率。所以，要符合国际贸易对于运输的要求，就必须充分发挥运输在整个国际物流系统中的作用，实现安全、迅速、准确、节省、方便的目标。

随着全球化市场竞争的加剧，很多产品完成了由卖方市场向买方市场的转变。贸易商竞争的重点是如何更好、更快地满足客户多样化、个性化的需求。国际贸易中的产品和服务趋向于多样化、定制化。生产商用标准化的零件实现规模经济，贸易商获知国际市场上客户的具体要求，通过物流的流通加工功能，对零部件按照多种方式进行组合，形成符合客户要求的个性化产品，再经过包装、运输、配送把产品送到消费者的手中，实现“门到门”的服务。

在全球供应链的管理中，利用电子商务技术优化供应链管理，首先完成企业内部业务流程一体化，然后再向企业外的合作伙伴延伸，达到生产、采购、库存、销售以及财务和人力资源管理的全面整合，使物流、信息流、资金流发挥最大效能，把理想的供应链运作变为现实。供应链中的全部物流管理可通过供应链所有成员之间的信息沟通、责任分配和相互合作来协调，这样就可以减少链上每个成员的不确定性，减少每个成员的营运成本。企业可以用较少的设备完成库存的周转，减少资金占用量、削减管理费用，从而降低成本，并提高运输、包装、标识和文书处理等活动的效率。

由此可见，国际物流也已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。国际物流的发展极大地改善了国际贸易的环境，为国际贸易提供了各种便利的条件，世界贸易的飞速增长与国际物流的发展是分不开的。

3. 国际贸易与国际物流的相辅相成

由上述分析可以看出，国际贸易与国际物流存在相辅相成、互相促进的关系。国际贸易的进一步发展需要国际物流的支持，如果国际物流的发展无法跟上国际贸易发展的脚步，将会大大阻碍国际贸易的纵深发展。因此，除了政策支持、全球合作等促进国际贸易的传统方法以外，还必须大力发展国际物流，以适应国际贸易发展的需要，促进国际贸易的持久发展。




## 国际贸易促使香港物流业迅猛发展

香港从开始从事国际贸易时起就是一个物流中心。长期以来，大量中小型贸易公司从事转口贸易活动，贸易代理、运输、保险等与贸易相关的服务业成为香港最重要的产业之一。

20 世纪 80 年代，随着香港和珠江三角洲广大地区“前店后厂”关系的形成和迅速发展，香港制造业的范围和规模大为扩张，在珠江三角洲庞大腹地的支持下，香港成为生产、后勤和管理中心，原材料、零部件采购和产成品输出的枢纽，也是成衣、玩具、钟表等行业最重要的全球采购中心，近年来又成为电脑及其配套部件的转运中心，从而给物流业带来了巨大的发展空间。

20 世纪 90 年代，特别是 20 世纪 90 年代后半期，随着经济全球化分工的深化，以互联网为核心的电子商务的发展以及美国新经济的出现，传统物流业逐步向现代物流业转化。这个转化过程，既包括 20 世纪 80 年代西方企业在学习日本企业的“及时生产”和“零库存”而兴起的“供应链管理”，又包括基于互联网的电子商务从信息产业领域扩展到制造业等传统产业领域。

20 世纪 90 年代后期，在将大部分制造业外包到全球各地生产之后，产品和原材料、零部件的库存以及及时供应已经成为美国企业最大的风险来源，于是他们又在供应链管理的基础上，将产品和原材料、零部件的及时供应外包给独立的物流公司，以进一步减少风险和降低成本。

由于香港地处珠江三角洲和国际市场 (特别是北美市场) 的接点，在美国客户要求广泛转向新型物流服务的压力下，香港传统的以贸易代理为代表的中介角色便需要迅速转化为以供应链管理为代表的现代物流角色，将生产厂家 (有很多是由香港企业在珠江三角洲投资的)、国际买家以及未来越来越多的内地买家连接成为一体。

物流业发展到现在，已经成为香港的支柱产业之一，可以说，物流业的兴衰在相当程度上关系到香港经济长远发展的潜力，关系到香港经济在全球经济分工中的定位。香港作为中国对外开放的一个重要门户和亚太地区的国际金融、贸易、航运、旅游、信息中心，其经济发展与内地经济有着越来越密切的依存关系。

(资料来源：江春雨，王春萍 . 国际物流理论与实务 [M]. 北京：北京大学出版社，2008：29-31.)

# 2.2　国际贸易方式

国际贸易方式是指国际贸易中买卖双方所采用的各种交易的具体做法。在对外贸易活动中，每一笔交易都要通过一定的贸易方式来进行。贸易方式是在买卖双方交易过程中随着不同商品、不同地区和不同对象，根据双方的需要形成的。当前在国际贸易中流行着各种各样的贸易方式，各种贸易方式也可交叉进行，随着国际贸易的发展，新的贸易方式不断涌现。

国际贸易中常见的贸易方式按其组织形式可分为协定贸易方式、有固定组织形式的贸易方式、无固定组织形式的贸易方式。

(1) 协定贸易。协定贸易是根据缔约国之间签订的贸易协定进行的贸易，可分为双边贸易协定和多边贸易协定，政府间的贸易协定和民间团体签署的贸易协定。

(2) 有固定组织形式的贸易方式。有固定组织形式的贸易方式是按照一定的规章和交易条件，在特定地点进行交易的贸易方式，主要有商品交易所、国际拍卖、招标与投标、国际博览会等，在国际贸易中，对某些商品特别是大宗商品的买卖，通常采用有固定组织形式的贸易方式。

(3) 无固定组织形式的贸易方式。无固定组织形式的贸易方式是指不按照固定的规章和交易条件，在非特定的地点进行交易的较为灵活的贸易方式，大体可分为两类：一是单纯的商品购销方式，如单边出口和单边进口；二是与其他因素结合的复合的购销方式，主要包括代理、包销、定销、寄售、补偿贸易、易货贸易、加工贸易、租赁贸易等，这种方式具有很大的灵活性，能够适应国际贸易中各种不同的需要。

本节主要介绍与其他因素结合的复合的购销方式。



## 2.2.1　租赁贸易方式

租赁贸易是指企业之间较长期的动产租赁，是当代经济交易中最为活跃的一种贸易方式。发达国家的固定资产投资，有三分之一以上是通过租赁贸易方式实现的，无论在国内或国际贸易中，租赁市场是一个对供需双方均有吸引力的市场。

租赁对象主要是指资本货物，包括机电设备、运输设备、建筑机械、医疗器械、飞机船舶，直至各种大型成套设备和设施等。

租赁贸易往往是三边贸易，即有三个当事人：出租人、承租人和供货商。出租人一般为准金融机构，即附属于银行或信托投资公司的租赁公司，也有专业租赁公司或生产制造商兼营自己产品的租赁业务。承租人通常为生产或服务企业。租赁贸易是在信贷基础上进行的。出租人向承租人提供所需设备，承租人则按租赁合同向出租人定期支付租金，设备的所有权属于出租人，承租人取得的是使用权。租赁期一般较长，是一种以融物的形式实现中长期资金融通的贸易方式。承租人选定所需设备和供应商后，由租赁公司洽谈购买。一般程序如图 2.1 所示。

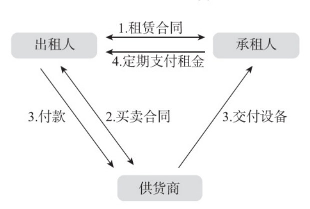



图 2.1　租赁贸易流程图

在租赁贸易中，除非承租人自身有足够好的信誉，经租赁公司评估后，可在一定额度内实现租赁。通常租赁公司要求承租人提供经济担保人，如银行、投资信托公司、保险公司等出具的保函。

以下租赁贸易包括融资租赁、经营租赁、转租租赁和回租租赁四种方式。

以融资租赁为例说明国际租赁贸易的一般做法。

(1) 委托租赁。用户企业将已选定的租赁物品向租赁公司提示，并填写租赁委托书。租赁委托书中应包括企业资产负债状况及经营指标。如有必要，应表明可以提供的担保。

(2) 洽购标的物。由用户企业或租赁公司或双方联合，与租赁标的物的制造厂或供应商磋商购买标的物的贸易条件。

(3) 签订租赁合同。当购买标的物的贸易条件已商定，租赁公司即出具租赁费估价单。然后双方就租期、租金、租赁标的物的交接验收、维修保养以及保险等条件达成一致，并签署租赁合同。

(4) 签订购货合同。租赁公司与制造商就事先谈妥的贸易条件，正式签订购货合同。

(5) 交货验收。制造商按合同规定直接向用户企业交货。我国企业以租赁方式引进设备，其手续等同于一般进口贸易。用户企业验收合格，以承租人身份向租赁公司出具验收收据。

(6) 支付租金和履行合同义务。承租人应按合同规定定期支付租金，并履行合同中规定的其他义务。租赁公司亦应按合同规定，承担保险和维修责任。在融资租赁中，一般由用户自行维修。

(7) 期满留购。融资租赁期满后，通常标的物所有权即归承租人所有。租赁合同也可规定由用户支付一定数额的设备残值后，才拥有所有权。

### 2.2.2　补偿贸易方式

补偿贸易 (Compensation Trade) 又称产品返销，指交易的一方在对方提供信用的基础上进口设备技术，然后以该设备技术所生产的产品，分期抵付进口设备技术的价款及利息。

早期的补偿贸易主要用于兴建大型工业企业。如当时苏联从日本引进价值 8.6 亿美元的采矿设备，以 1 亿吨煤偿还；波兰从美国进口价值 4 亿美元的化工设备和技术，以相关工业产品返销抵偿。后期的补偿贸易趋向多样化、不但有大型成套设备，也有中小型项目。20 世纪 80 年代，波兰向西方出口的电子和机械产品中，属于补偿贸易返销的占 40%~50%。

我国在20世纪80年代，曾广泛采用补偿贸易方式引进国外先进技术设备，但规模不大，多为小型项目。近年来外商以设备技术作为直接投资进入我国，故补偿贸易更趋减少。但是，随着我国市场经济的发展，补偿贸易在利用外资、促进销售方面的优越性不容忽视。

在补偿贸易业务中必须明确以下三方面的内容。

(1) 引进设备技术的先进性、适用型及其保障措施。对引进的设备技术，必须就其质量保证和技术合作方式作出明确规定，技术上至少应该是领先于国内水平，并在国际上也较为先进的，设备供应方还应对涉及工业产权的问题作出保证。

(2) 返销产品抵偿设备技术价款的规定。回购是设备出口方的基本义务。我国在补偿贸易中，通常用直接产品补偿。但在具体交易中有不同做法。①全额补偿。全部设备技术价款由等额的返销产品抵偿。②部分补偿。由设备进口方支付部分现汇，其余大部分价款通过返销产品补偿。③超额补偿。要求设备出口方承诺回购超过补偿金额的返销商品。④以相关劳务补偿。这是一种与来料加工相结合的补偿贸易，即引进设备技术后，接受对方的来料来件加工业务，以工缴费抵偿设备技术价款。

(3) 偿还期限和结算方式。偿还期限与返销商品的数量和价格直接相关。必须对返销商品的作价原则、定价标准和方法作出规定，并应通过约定返销商品的数量或金额，安排偿还期限。补偿贸易虽然是以产品抵偿设备，但并非直接的易货贸易，双方仍要通过货币进行计价支付。设备进口方必须掌握先收后付的原则，选择适当的结算方式。通常采用的方式有对开信用证、托收、汇付 (结合银行保函) 等。



### 2.2.3　包销贸易方式

包销 (Exclusive Sales) 是指出口人与国外经销商达成协议，在一定时间内，把指定商品在指定地区的独家经营权授予该经销商，经销商则承诺不经营其他来源的同类或可替代的商品。

通过包销协议，双方建立起一种稳定的、长期的买卖关系，而具体的每一笔交易，则以包销协议为基础，另行订立买卖合同。包销的一般流程如图2.2所示。



图2.2　包销贸易方式流程图

对出口商来说，采用包销方式的主要目的是利用包销商的资金和销售能力，在特定的区域建立一个稳定发展的市场。对包销商来说，由于取得了专卖权，因而在指定商品的销售中处于有利的地位，避免了多头竞争而导致降价减盈的局面。故其有较高的经营积极性，能在广告促销和售后服务中作较多的投入。

由于包销是包销商买断商品后再自行销售，所以包销商需要有一定的资金投入和承担销售风险，若包销商资金不足或缺少销售能力，则有可能形成“包而不销”。因此，对出口商来说，选择一个合适的包销商是包销方式成功与否的关键之所在。

### 2.2.4 代理贸易方式

国际贸易中的代理 (Agency)，主要是指销售代理。出口商与国外的代理商达成协议。由出口商作为委托人，授权代理人代表出口商推销商品、签订合同，由此而产生的权利和义务直接对委托人发生效力。

代理人在委托人授权的范围内行事，不承担销售风险和费用，不必垫付资金，通常按达成交易的数额提取约定比例的佣金而不管交易的盈亏。

代理的一般流程如图 2.3 所示。

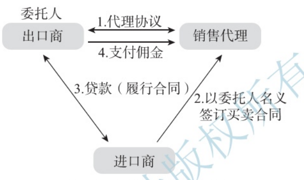



图 2.3 代理贸易方式流程

根据委托人授予代理人权限的不同，销售代理可分为总代理、独家代理和一般代理。

出口商委托代理人销售商品，主要是利用代理商熟悉销售地市场，有广泛的销售渠道。特别需要指出的是，代理人的商誉对商品的销售乃至出口企业的形象有举足轻重的作用。选择一个代理商，不仅着眼于他的销售能力，也应重视代理商已有的商誉。当前国际市场上，有不少跨国公司进入了销售代理的领域，如何借助跨国公司的良好信誉去开拓市场，对我国企业来说，是一个值得研究的课题。



### 2.2.5 寄售贸易方式

寄售 (Consignment) 是出口商委托国外代销商向用户进行现货买卖的一种交易方式。

出口商作为寄售人，将准备销售的货物先行运往国外，委托当地的销售商按照寄售协议规定的条件在当地市场上销售。商品售出后，代销商扣除佣金和其他费用后，将货款交付给寄售人。

采用寄售方式，出口商应在寄售地区选定代销人，签订寄售协议，然后将货物运往寄售地点由代销人现货销售。寄售的一般流程如图 2.4 所示。




图 2.4 寄售贸易方式流程图

寄售是一种先发运后销售的现货买卖方式。一般逐笔成交的国际贸易，往往买主对出口方的产品有所了解，批量成交，远期交货。而以寄售方式销售，可以让商品在市场上与用户直接见面。按需要的数量随意购买，而且是现货现买，能抓住销售时机。所以对于开拓新市场，特别是消费品市场，是一种行之有效的方式。


专栏 2-2

### 跨境电商：国际贸易的新方式

相比传统国际贸易模式，跨境电子商务在交易环节、产业链、运营成本以及产品差异化等方面都存在明显的差异，已经异军突起，成本国际贸易的新形式。

1. 交易环节的差异

传统国际贸易的信息流、资金流和物流是分离的，而通过 B2C 电子商务可以在一个平台上完成，而且可以同时进行。在跨境小额贸易模式下，交易环节被延伸到了零售，打破了原来的传统渠道如进口商、批发商、分销商甚至零售商的垄断，交易渠道更加扁平化，从而降低了渠道成本，让企业获得更多利润，消费者享受更多实惠。

2. 产业链的差异

在跨境电子商务模式下，由于信息集聚带来的外部经济性，企业在利用跨境电子商务平台过程中可以获得最新的行业资讯、竞争对手的情况以及国外消费者的消费习惯、地区分布等信息，从市场数据方面为产品研发、市场营销和售后服务提供支撑。

3. 运营成本的差异

跨境电子商务利用网络开展营销，可以显著提高营销成本的投入产出效率；电子商务平台可以通过大规模生产前的预售活动，扩大总需求和测试市场反应，进而降低库存风险，提高营运资金的周转效率；采用智能化管理模式，将顾客需求与企业产品研发、生产和库存管理有机结合起来，从而缩短产品开发周期，降低生产采购成本和物流仓储成本。

4. 产品差异化的差异

跨境电子商务方式下具有海量商品信息库、个性化广告推送、口碑聚集、支付方式简便多样等优势，并且面对的是全球消费者，市场潜力巨大；企业可以综合运用差异化服务策略、关系营销策略和搜寻引擎营销策略开展全方位的售前、售中和售后服务；由于掌握更多的顾客数据，企业能够设计和生产出差异化、定制化产品；通过多媒体方式介绍企业产品，展示自身与众不同的企业形象，塑造自己的品牌。


【拓展视频】

（资料来源：鄂立彬，等．国际贸易新方式：跨境电子商务的最新研究 [J]. 东北财经大学学报，2014(2)：22-31.）



## 2.3　国际贸易条款和贸易单证

贸易条款是一组术语，用以确定决定价格的条件。国际商务单证是指国际贸易中使用的各种商务单据 (如商业发票、装箱单、货运单等) 和公务证书 (如登记证书、许可证书等)，买卖双方凭借这些单证来处理国际贸易货物的交付、运输、保险、商检和结汇等。

### 2.3.1　国际贸易条款术语

贸易条款是指在国际贸易中确定买卖双方所承担的义务和影响货物价格的条件，又称贸易术语。主要作用有两个：一是说明商品的价格构成，是否包括成本以外的主要从属费用，即运费和保险；二是确定交货条件，即说明买卖双方在交接货物方面彼此所承担的责任、费用和风险的划分。贸易条款是国际贸易中表示价格的必不可少的内容，它明确了双方在货物交接方面各自应承担的责任、费用和风险，说明了商品的价格构成，从而简化了交易磋商的手续，缩短了成交时间，提高了交易效率。


【拓展文本】

为避免因为对贸易条款的理解不一致而造成在履行合同中引发争议，国际惯例上交易各方都执行国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》(以下简称《通则》)。《通则》为国际贸易中最普遍使用的贸易条款术语提供一套解释的国际规则，以避免因各国不同解释而出现的不确定性，或至少在相当程度上减少这种不确定性。

《通则》经过多次的修订，目前广泛执行的是 1999 年修订版，即 INCOTERMS 2000，国际商会 2010 年再次修订，称为 INCOTERMS 2010，与前一版并行。

INCOTERMS 2000 包括四组术语，即 E 组 (出发)，F 组 (主要运费未付)，C 组 (主要运费已付) 和 D 组 (到达)，共 13 个术语 (详见表 2-1)。从贸易实践来看，使用最多的条款是 FOB (通称离岸价)、CFR 和 CIF (通称到岸价)。

表 2-1　INCOTERMS 2000 贸易条款术语表

| E | F | C | D |
|---|---|---|---|
| 出发<br>Departure | 主要运费未付<br>Main Carriage Unpaid | 主要运费已付<br>Main Carriage Paid | 到达<br>Arrival |
| EXW<br>Ex Works<br>工厂交货 | FCA<br>Free Carrier<br>货交承运人 | CFR<br>Cost and Freight<br>成本和运费 | DAF<br>Delivered at Frontier<br>边境交货 |
| | FAS<br>Free Alongside Ship<br>船边交货 | CIF<br>Cost, Insurance, and Freight<br>成本、保险和运费 | DES<br>Delivered Ex Ship<br>目的港船上交货 |
| | FOB<br>Free On Board<br>船上交货 (离岸价格) | CPT<br>Carriage Paid To<br>运费已付至目的地 | DEQ<br>Delivered Ex Quay<br>目的港码头交货 |
| | | CIP<br>Carriage and Insurance Paid To<br>运费、保险已付至目的地 | DDU<br>Delivered Duty Unpaid<br>未完税交货 |
| | | | DDP<br>Delivered Duty Paid<br>完税后交货 |



国际商会 2010 年修订的 INCOTERMS 2010，考虑到世界上保税区的增加、电子通信的普遍使用以及货物运输安全性的提高，删除了前一版 D 组中的 DDU、DAF、DES、DEQ，只保留了 DDP，但同时新增加了两种术语，即 DAT (Delivered At Terminal) 与 DAP (Delivered At Place)，术语由 13 种减少为 11 种，分为适用于各种运输的 CIP、CPT、DAP、DAT、DDP、EXW、FCA 和只适用于海运及内河运输的 CFR、CIF、FAS、FOB。此次修订，将术语的适用范围扩大到国内贸易中，赋予电子单据与书面单据同样的效力，增加对出口国安检的义务分配，要求双方明确交货位置，将承运人定义为缔约承运人，这些都在很大程度上反映了国际货物贸易的实践要求。

### 2.3.2 国际贸易单证的作用

在一次国际贸易中，涉及对外经贸及与其业务相关的银行、税务、海关、外汇、保险等诸多部门和行业众多参与方各类单证的处理。国际贸易单证在贸易活动中具有极其重要的作用。

1. 贸易单证是国际贸易合同履行的基础

国际货物买卖，无论是对外合同的履行，还是对内各环节、各部门的衔接；无论是货物的托运和交付，还是货款的结算和支付，每个环节都要缮制相应的单证，以满足企业、运输、保险、商检、海关、银行及政府管理机构等对外贸易工作上的需要。国际贸易合同的履行过程，实际上就是各种贸易单证的制作及流转过程。贸易单证工作是外贸企业日常工作的一部分，也是国际货物买卖的一项基础性工作。

2. 贸易单证是国际结算的基本工具

国际商品贸易，尽管买卖的标的是货物，但在货款的结算中，主要表现为单证的买卖。在信用证结算方式下，各有关方面处理的是单证，而不是有关的货物；银行审核单证表的真实性，以决定其付款责任。国际海洋货物运输中，海运提单不仅是货物的运输单证，也是可以转让的物权凭证。国际贸易货款的结算，贸易单证是基础也是依据。

3. 贸易单证是重要的涉外法律文件

贸易单证贯穿于进出口贸易的全过程。它的编制、流转、交换和使用，不仅反映合同履行的进程，也体现货物交接过程中所涉及的有关当事人，如出口商与进口商、承运人与托运人、保险人与被保险人、银行与客户、海关与进出关境人、商检机构与委托人之间的权责利益关系。

然而据统计，在国际贸易中处理各种单证的成本占到全球年贸易额的7%。一个出口业就涉及众多的参与方和大量的来自不同机构的单证。因此，在国际贸易领域，企业关注的是对贸易全过程实现监控和管理，及时更正贸易过程中的错误或不符点，加快单证处理、流转的时间，降低贸易单证的处理成本和管理费用，降低贸易欺诈的可能性，保障交易安全，通过加快向银行交单缩短平均收汇天数、加速企业营运资金的流动，最终提升供应链管理的效能。

### 2.3.3 国际贸易中的几种主要单证

国际贸易中有以下几种常用的贸易单证。

1. 装箱单

装箱单 (Packing List) 是发票的补充单据，它列明了信用证 (或合同) 中买卖双方约定的有关包装事宜的细节，便于国外买方在货物到达目的港时供海关检查和核对货物，通常可以将其有关内容加列在商业发票上，但是在信用证有明确要求时，就必须严格按信用证约定制作。

因缮制的出口公司不同，装箱单包括的内容也大不相同，但主要包括包装单名称、编号、日期、唛头、货名、规格、包装单位、件数、每件的货量、毛净重以及包装材料、包装方式、包装规格及签章等。

2. 形式发票

形式发票 (Proforma Invoice) 也称预开发票或估价发票。是在货物未成交前，买方要求出

口商卖方将拟出售成交的商品名称、单价、规格等条件开立的一份参考性发票。卖方凭此预先让买方知晓如果双方将来以某数量成交之后，卖方要开给买方的商业发票大致的形式及内容。它是一种试算性质的货运清单。

形式发票在某些国家也可以供买方作为申请进口许可证或申请外汇额度的证件，也作为买方向银行申请向卖方支付货款、开立信用证等的依据。

形式发票最主要的要列清楚几个基本要约，包括货物品名、数量、成交价格方式(FOB、CFR、CIF等)、装运期、运输方式、付款方式、公司的详细银行资料。这些只是基本要约，一般小额贸易国外客户是很少签正式出口合同的，形式发票往往就起着约定合同基本内容以实现交易的作用，所以有必要将可能产生分歧的条款一一详列清楚，要买方签回确认条款，以后真正执行合同时便可有所依据。如果是形式发票被利用来做信用证，信用证上的条款便应与形式发票上的一致。

形式发票不是一种正式发票，不能用于托收和议付，它所列的单价等内容，也仅是进口商根据当时情况所作的估计，对双方都无最终的约束力，所以说形式发票只是一种估价单，正式成交发货后还要另外重新缮制商业发票。

3. 商业发票

商业发票(Commercial Invoice)在对外贸易中简称发票，是出口公司对国外买方开立的载有货物名称、规格、数量、单价、总金额等方面内容的清单，供国外买方凭以收货、支付货款和报关完税使用，是所装运货物的总说明。虽然发票不是物权凭证，但如果出口单据中缺少了发票，就不能了解该笔业务的全部情况。

商业发票在国际贸易中起着非常重要的作用。商业发票是交易的合法证明文件，是货运单据的中心，也是装运货物的总说明；是买卖双方收付货款和记账的依据；是买卖双方办理报关、纳税的计算依据；在信用证不要求提供汇票的情况下，发票代替了汇票作为付款依据；发票是出口人缮制其他出口单据的依据。

商业发票的主要内容包括发票编号、地点及日期、合同号、信用证号、收货人/抬头人、起运及目的地、唛头及件数、数量及货物描述、单价、总值、声明文句、出单人签名或盖章。

4. 提单

提单(Bill of lading)简称B/L，在对外贸易中，是运输部门承运货物时签发给发货人的一种凭证。提单也是一种货物所有权凭证，承运人据以交付货物。提单持有人可据以提取货物，也可凭此向银行押汇，还可在载货船舶到达目的港交货之前进行转让。

提单在国际贸易中主要承担三项功能。第一，提单是证明承运人已接管货物和货物已装船的货物收据，对于将货物交给承运人运输的托运人，提单具有货物收据的功能。第二，提单是承运人保证凭以交付货物和可以转让的物权凭证，对于合法取得提单的持有人，提单具有物权凭证的功能。第三，提单是海上货物运输合同成立的证明文件，提单上印就的条款规定了承运人与托运人之间的权利、义务，而且提单也是法律承认的处理有关货物运输的依据，因而人们常认为提单本身就是运输合同。

提单内容由正面事实记载和提单背面条款两部分组成。各公司所制定的提单，其主要内容大致相同，包括：货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积以及运输危险货物时对危险性质的说明；承运人的名称和主要营业所；船舶名称；托运人的名称；收货人的名称；装货港和在装货港接收货物的日期；卸货港；多式联运提单增列接收货物地点和文件货

物地点；提单的签发日期、地点和份数；运费的支付；承运人或者其代表。

提单主要包括直达提单、联运提单、多式联运提单、班轮提单和已装船提单。

(1) 直达提单 (DIRECT B/L)：指货物自装货港装船后由同一船舶将货物从起运港运达目的港，中途不经换船直接驶到卸货港卸货而签发的提单。

(2) 联运提单 (THROUGH B/L)：指货物经海 / 海，海 / 陆或陆 / 海联运，承运人在装货港签发的中途得以转船运输而至目的港的一张包括运输全程的提单。

(3) 多式联运提单 (MT B/L)：指货物由海上、内河、铁路、公路、航空等两种或多种运输方式进行联合运输而签的适用于全程运输的提单。

(4) 班轮提单 (LINER B/L)：班轮是在一定的航线上按照公布的时间表，在规定的港口间连续从事货运的船舶。班轮可分定线定期和定线不定期两种。班轮提单是指由班轮公司承运货物后所签发给托运人的提单。

(5) 已装船提单 (SHIPPED OR BOARD B/L)：指承运人向托运人签发的货物已经装船的提单。

5. 保险单

保险单 (Insurance Policy) 简称保单，是保险人与被保险人订立保险合同的正式书面证明。保险单必须完整地记载保险合同双方当事人的权利、义务及责任。保险单记载的内容是合同双方履行的依据。保险单是保险合同成立的证明。但根据我国《保险法》规定，保险合同成立与否并不取决于保险单的签发，只要投保人和保险人就合同的条款协商一致，保险合同就成立，即使尚未签发保险单，保险人也应负赔偿责任。保险合同双方当事人在合同中约定以出立保险单为合同生效条件的除外。

保险单必须明确、完整地记载有关保险双方的权利、义务，保单上主要载有保险人和被保险人的名称、保险标的、保险金额、保险费、保险期限、赔偿或给付的责任范围以及其他规定事项。保险单根据投保人的申请，由保险人签署，交由被保险人收执，保险单是被保险人在保险标的遭受意外事故而发生损失时，向保险人索赔的主要凭证，同时也是保险人收取保险费的依据。

6. 出口许可证

出口许可证 (Export Licence) 是指在国际贸易中，根据一国出口商品管制的法令规定，由有关当局签发的准许出口的证件。出口许可证制是一国对外出口货物实行管制的一项措施。一般而言，某些国家对国内生产所需的原料、半制成品以及国内供不应求的一些紧俏物资和商品实行出口许可证制。通过签发许可证进行控制，限制出口或禁止出口，以满足国内市场和消费者的需要，保护民族经济。此外，某些不能复制，再生的古董文物也是各国保护对象，严禁出口；根据国际通行准则，鸦片等毒品或各种淫秽品也禁止出口。

根据国家规定，凡是国家宣布实行出口许可证管理的商品，不管任何单位或个人，也不分任何贸易方式 (对外加工装配方式按有关规定办理)，出口前均须申领出口许可证；非外贸经营单位或个人运往国外的货物，不论该商品是否实行出口许可证管理，价值在人民币 1 000 元以上的，一律须申领出口许可证；属于个人随身携带出境或邮寄出境的商品，除符合海关规定自用、合理数量范围外，也都应申领出口许可证。

7. 进口许可证

进口许可证 (Import Licence) 是指进口国家规定某些商品进口必须事先领取许可证，才可以进口，否则一律不准进口。

进口许可证分为自动许可证和非自动许可证。自动许可证不限制商品进口，设立的目的也不是对付外来竞争，它的主要作用是进行进口统计。非自动许可证是须经主管行政当局个案审批才能取得的进口许可证，主要适用于需要严格控制数量、质量的商品。非自动许可证的作用有：管制配额项下商品的进口；连接外汇管制的进口管制；连接技术或卫生检疫管制的进口管制。只有取得配额、取得外汇或者通过技术检查和卫生检疫，才能取得许可。进口许可证极易被乱用而成为贸易壁垒。


【拓展单证】

## 2.4　国际贸易结算

国际结算的产生是不同国家之间的进出口商在进行商品贸易时产生的。当一个国家的商品跨越国界形成国际贸易时，国际贸易结算也随之产生。现代结算方式是国际贸易结算的内容之一，是指货币收付的手段和渠道，主要包括电汇、托收、信用证、银行保函、备用信用证、福费廷、票据贴现及国际保理业务。但目前国际贸易中使用最广泛的结算方式主要有三种，即信用证、电汇和托收。自信用证产生之后，因为它特有的以银行信用作为保证的特点，很多企业为了资金和货物的安全，采用了以信用证为主的结算方式。但近几年随着经济全球化进程的加快和电子信息技术的发展，贸易竞争日趋激烈，造就了全球性的买方市场，买方更愿意选择对自己有利的电汇和托收作为国际结算的主要方式，信用证的使用比例逐年减少，而电汇和托收业务因其具有的费用低廉、操作简单、涉及当事人少等优点而被广泛接受，其份额呈逐年扩大的趋势。



### 2.4.1　国际贸易主要结算方式

1. 信用证

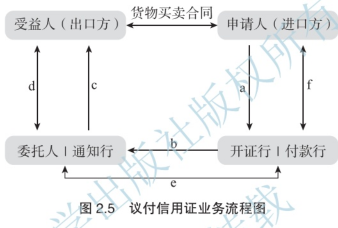
信用证 (Letter of Credit) 是银行出具的一种有条件的付款保证。《跟单信用证统一惯例》对信用证的定义为：“跟单信用证”和“备用信用证”(以下统称“信用证”)，意指一项约定，不论其如何命名或描述，系指一家银行 (“开证行”) 应其客户 (“申请人”) 的要求和指示或以其自身的名义，在与信用证条款相符的条件下，凭规定的单据向第三者 (“受益人”) 或其指定人付款，或承兑并支付受益人出具的汇票，或授权另一家银行付款，或承兑并支付该汇票，或授权另一家银行议付。也就是说，信用证是在国际贸易中进口商向当地银行提出申请，由银行开出给出口商的有条件的保证付款的书面文件。主要有以下特点。

(1) 信用证结算方式把本该由进口商履行支付货款的任务转嫁到银行，使进出口双方的商业信用通过信用证的媒介作用变为了有条件的银行信用，保证了出口商能够及时地收到货款，进口商按时收到货运单据并提取货物。开证行的付款依据是单证相符、单单一致，信用证的主旨在于向受益人提供了一个付款保证，受益人一旦向开证行提交了符合信用证要求的单据后，就能从开证行取得偿付。

(2) 信用证是独立于贸易合同之外的一种自足文件。信用证的开立虽然是以贸易合同为基础的，但是银行并未参与合同的签订，不是合同的当事人。信用证与合同是相互独立的两个契约。信用证一经开出，就成为独立于贸易合同的另一种契约，不受贸易合同的约束。银行向受益人付款的依据是与信用证相符的单据。

(3) 在信用证业务中，银行处理的是单据业务，开证行是凭单据付款的。银行只负责谨慎核查所提交的单据，确认它在表面上是否与信用证条款一致，从而凭相符单据付款，而不管交易事实如何。因此，在信用证方式下，受益人要保证收款就一定要提供相符单据，开证行要拒付也必须凭单据上的不符点进行拒付。因此信用证交易与买卖合同中的货物的交易具有本质的区别，它只是一项单据业务。

信用证的基本当事人有三个：开证申请人 (Applicant)、开证行 (Insuring Bank) 和受益人 (Beneficiary)。其他当事人主要有：通知行 (Advising Bank)、议付行 (Negotiating Bank)、付款行 (Paying Bank)、偿付行 (Reimbursing Bank) 和保兑行 (Confirming Bank)。在国际贸易结算中使用的跟单信用证有不同的类型，其业务程序也各有特点，但都要经过申请开证、开证、通知、交单、付款、赎单这几个环节。最常见的议付信用证业务程序如图 2.5 所示。




【拓展视频】

图 2.5　议付信用证业务流程图

其中，a 表示“申请开证”，b 表示“开证行开立信用证”，c 表示“通知行通知受益人”，d 表示“交单议付”，e 表示“寄单索偿”，f 表示“申请人付款赎单”。

2. 汇付

汇付 (Remittance) 指付款人通过银行将款项汇交收款人。在国际贸易中如采用汇付，通常是由买方按合同规定的条件和时间 (如预付货款或货到付款或凭单付款) 通过银行将货款汇交卖方。汇付有四个当事人，即汇款人、汇出行、汇入行和收款人。流程如图 2.6 所示。

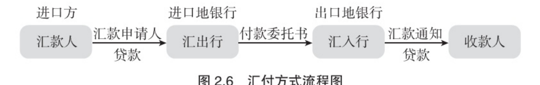



图 2.6　汇付方式流程图

汇付的优点在于手续简便、费用低廉；缺点是风险大，资金负担不平衡。因为以汇付方式结算，可以是货到付款，也可以是预付货款。如果是货到付款，卖方向买方提供信用并融通资金；而预付货款则是买方向卖方提供信用并融通资金。不论采用哪一种方式，风险和资金负担都集中在一方。在我国外贸实践中，汇付一般只用来支付订金、货款尾数和佣金等项费用，不是一种主要的结算方式。在发达国家之间，由于大量的贸易是跨国公司的内部交易，而且外贸企业在国外有可靠的贸易伙伴和销售网络，因此，汇付是主要的结算方式。

汇付根据汇出行向汇入行发出汇款委托的方式分为以下 3 种形式。

(1) 电汇 (T/T)。汇出行接受汇款人委托后，以电传方式将付款委托通知收款人当地的汇入行，委托它将一定金额的款项解付给指定的收款人。电汇因其交款迅速，在三种汇付方式中使用最广。但因银行利用在途资金的时间短，所以电汇的费用比下述信汇的费用高。

(2) 信汇 (M/T)。信汇和电汇的区别，在于汇出行向汇入行邮寄付款委托，所以汇款速度比电汇慢。因信汇方式人工手续较多，目前欧洲银行已不再办理信汇业务。

(3) 票汇 (D/D)。票汇是以银行即期汇票为支付工具的一种汇付方式。由汇出行应汇款人的申请，开立以其代理行或账户行为付款人，列明汇款人所指定的收款人名称的银行即期汇票，交由汇款人自行寄给收款人。由收款人凭票向汇票上的付款人 (银行) 取款。

在分期付款和延期付款的交易中，买方往往用汇付方式支付货款，但通常需辅以银行保函或备用信用证，所以又不是单纯的汇付方式了。

3. 托收

托收 (Collection) 是债权人 (出口方) 委托银行向债务人 (进口方) 收取货款的一种结算方式。其基本做法是出口方先行发货，然后备妥包括运输单据 (通常是海运提单) 在内的货运单据并开出汇票，把全套跟单汇票交出口地银行 (托收行)，委托其通过进口地的分行或代理行 (代收行) 向进口方收取货款。托收业务的一般流程如图 2.7 所示。

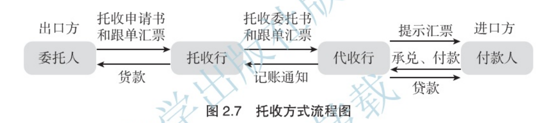



图 2.7　托收方式流程图



托收方式对买方比较有利，费用低、风险小、资金负担小，甚至可以取得卖方的资金融通。对卖方来说，即使是付款交单方式，因为货已发运，万一对方因市价低落或财务状况不佳等原因拒付，卖方将遭受来回运输费用的损失和货物转售的损失。远期付款交单和承兑交单，卖方承受的资金负担很重，而承兑交单风险更大。托收是卖方给予买方一定优惠的一种付款方式。对卖方来说，是一种促进销售的手段，但必须对其中存在的风险持慎重态度。

付款交单 (Documents against Payment，D/P) 是一种常见托收方式，分为即期和远期两种。即期交单 (D/P Sight) 指出口方开具即期汇票，由代收行向进口方提示，进口方见票后即须付款，货款付清时，进口方取得货运单据；远期交单 (D/P after sight or after date)，指出口方开具远期汇票，由代收行向进口方提示，经进口方承兑后，于汇票到期日或汇票到期日以前，进口方付款赎单。

我国外贸企业以托收方式出口，主要采用付款交单方式，并应着重考虑三个因素：商品市场行情、进口方的资信情况即经营作风和财务状况，以及相适应的成交金额，其中特别重要的是商品的市场行情、因为市价低落往往是造成经营作风不好的商人拒付的主要动因。市价坚挺的情况下，较少发生拒付，且即使拒付，我方处置货物也比较方便。

### 2.4.2　国际贸易结算方式的比较分析

以下对国际贸易主要结算方式 (信用证、托收、电汇) 进行比较分析，其区别主要体现在信用性质、结算中的角色、出口商的利弊、国际贸易规则、贸易融资方式及其结算费用几个方面。

1. 信用性质不同

托收和电汇是以商业信用为基础，注定了进口商和出口商在整个的贸易过程中要自己承担相应的风险。如果进口商资信欠佳，受托办理结算的相关银行不承担保证付款的义务，货款的回收只凭进口商的信誉；反之，如果进出口商双方签订合同以预付货款的方式进行贸易结算，但付款后能否收到货物或收到的货物是否符合合同的要求，则只能依靠出口商的信誉。而信用证结算则由银行信用参与其中，形成了有条件的银行信用，提高了进出口贸易中的履约率。

2. 银行在各结算方式中扮演的角色不同

在托收和电汇业务中，办理国际结算的各相关银行对买卖双方的交货、履约、付款过程中的一切风险都不承担任何保证责任。只是按照买卖双方的委托，承担受托办理和支付中介的角色。而信用证业务中，开证银行则承担第一性的付款责任，若出口商提供的单据与所开具的信用证条款完全相符，银行必须无条件付款。

3. 出口商的利弊

对进口商而言，电汇费用低、货物质量有保证，可以收到货物检验合格后再予以付款，风险最小，是其最佳选择；而信用证结算因其费用较高、操作烦琐、产品质量在付款后不能完全保障，是进口商最不愿选择的方式。对出口商而言则正好相反，其更愿意选择风险小、付款有保障的信用证结算方式

4. 相应的国际贸易规则以及寄单的方式不同

信用证结算遵循国际商会的《信用证统一惯例》(UCP 600)，单据的邮寄方式由银行负责；托收遵循国际商会的《托收统一规则》，单据的邮寄方式由银行负责；电汇业务没有国际通用的规则，单据的寄送由出口商直接寄送给进口商。

5. 各结算方式的贸易融资方式不同

信用证结算方式容易得到银行贸易融资的支持，如对进口商的比例保证金开立信用证、进口押汇、假远期信用证、海外代付等业务，对出口商的打包贷款、押汇、福费廷、出口贴现、保理等业务；而对托收和电汇业务，因其融资风险较大，贸易融资的品种较少，如托收单据押汇、电汇款的仓单质押等，由于出口客户为了在托收和电汇方式下也能及时进行国际贸易融资，一般会做出口信用保险，这样银行就乐于对其进行出口信用保险项下的贸易融资业务。

6. 各结算方式的费用高低不一

信用证业务，由于其涉及的当事人较多，银行费用较高，进出口双方都须付手续费；托收业务涉及当事人较少，银行方面只涉及托收行和代收行，企业费用相对于信用证业务减少了许多：电汇业务由于银行只是支付中介，费用最低。

### 2.4.3 国际贸易结算方式的使用

在实际国际贸易结算中，进出口商往往会综合使用这三种结算方式，以扬长避短。以下逐一分析这三种方式的综合使用。

1. 托收与汇付的综合使用

在跟单托收方式下，为减少托收中出口商的收汇风险，出口商可以要求进口商支付一定金额的预付款或押金，待货物运出后，出口商可以从货款中扣除已收款项，其余金额通过银

行托收。如果托收金额被拒付，出口商可将预收的款项来抵偿运费、利息等损失；若能按时收回货款，则商业信用的托收与汇付结算速度快、费用低，降低交易成本。因此，这成为买方市场中交易双方乐于采用的结算方式组合。

2. 信用证与汇付的综合使用

在信用证结算下，定金或余款常以汇付的方式支付。在大笔交易中，要求进口商支付一定金额作为定金，便于出口商备货，减少出口商部分资金负担。定金常以迅速、便捷的方式支付，如汇付，其余主要货款日后按照信用证结算。另外，对某些货物数量不易控制，且允许有较大幅度增减的商品出口中，往往先开立信用证，凭装运单据支付货款，待货到目的地后再核实实际数量，检验或设备安装调试、运行合格后将余款以汇付方式支付。

3. 信用证与托收的综合使用

这种结合运用的做法又称作“部分信用证、部分托收”，即一笔交易的货款部分用信用证支付，部分用托收支付。其原因是，部分货款用托收支付可以减少进口商的开证费用和押金，另一部分采用信用证支付可以降低全部货款采用托收支付的收汇风险，可以说是一种折中的组合。为了更有效地防范部分托收款项的风险，在操作上应该规定开证行只有在收到有关托收款项后，才向进口商交单，即采用托收中的付款交单方式。

## 本章小结

国际贸易是不同国家(和 / 或地区)之间的商品、服务和生产要素交换的活动。国际贸易促进了国际物流的产生与发展，高效的国际物流系统成为国际贸易持续发展的保证，国际贸易与国际物流相辅相成，互相促进。

国际贸易方式是指国际贸易中买卖双方所采用的各种交易的具体做法，国际贸易中常见的贸易方式按其组织形式可分为协定贸易方式、有固定组织形式的贸易方式以及无固定组织形式的贸易方式。

贸易条款是指在国际贸易中确定买卖双方所承担的义务和影响货物价格的条件，用以说明商品的价格构成，以及说明买卖双方在交接货物方面彼此所承担的责任、费用和风险的划分。

贸易单证是国际贸易合同履行的基础，是国际结算的基本工具，是重要的涉外法律文件。常见的单证有装箱单、形式发票、商业发票、提单、保险单、出口许可证、进口许可证。

现代结算方式是国际贸易结算的内容之一，是指货币收付的手段和渠道，主要包括电汇、托收、信用证、银行保函、备用信用证、福费廷、票据贴现及国际保理业务。目前国际贸易中使用最广泛的结算方式主要有三种，即信用证、电汇和托收。



### 关键术语

国际贸易　　租赁贸易　　补偿贸易　　贸易条款　　信用证　　汇付　　托收

# 思　考　题

1. 国际贸易与国际物流有什么区别与联系？
2. 常见的国际贸易方式有哪几种？简要说明每种贸易方式的业务流程。
3. 贸易条款有哪些？为什么国际商会经常对《国际贸易术语解释通则》作出修订？
4. 国际贸易中有哪些常用单证，各起什么作用？
5. 国际贸易中主要结算方式有哪几种？它们之间有什么不同？



## 案例分析

### 日本通运的电商物流

创立于 1937 年的日本通运株式会社 (Nippon Express 或 Nittsu) 或许称得上是全球业绩最优异的综合物流企业。公司创立之初，是为了整合从事铁路货物集散运输的小型货运业主。第二次世界大战期间，为了提高综合运输能力，进一步合并了日本主要城市的运输企业，成为一家综合的物流公司。第二次世界大战后随着日本经济的复苏和崛起而发展成为世界著名的综合物流企业。2015 财年的营业收入为 19 249 万亿日元 (约折合 173 亿美元)，其中海外市场营业收入占 35%。

公司的主营业务是以卡车运输为基础的综合物流业务，公司拥有卡车 18 600 辆，卡车运输业务占营业收入的 33%。公司拥有仓库面积达 274 万平方米，仓库保管业务占营业收入的 10%。公司作为综合物流服务商，利用航空、海运和铁路实现其综合运输，营业收入分别占 15%、11% 和 8%。从其业务内容来看，日本通运是一家十分典型的传统物流公司。

在电子商务蓬勃发展的背景下，这家典型的传统物流公司正在努力让自己成为电商物流的提供商。2010 年，日本通运构建了“日通 DMF”(Nittsu Direct Market Fulfillment Service) 电商物流平台，为通信销售和网络销售提供一站式综合物流服务。这个平台以日通坚实的物流基础设施和丰富的物流运作经验为基础，为电子商务网店提供仓储和配送服务，也可以根据电商企业的需求提供业务流程外包服务。日通的电商业务流程外包服务涵盖了电子商务的全部环节，包括创建网店、网店的运营、从采购到配送的一体化物流、售后服务、结算以及促销活动等。一体化物流是核心竞争力所在，通过集中仓储保管、灵活的集货和配送组织，降低仓储和配送成本，保证商品的质量，同时提供高效率的退货物流，提高最终客户的满意度。在此基础上，日通开发了专门用于电子商务的仓库管理系统，提高了出入库的周转率。

“日通 DMF”电商物流平台的优势在于：第一，提供一站式流程外包服务，无论企业规模大小都可以利用这个平台实现电子商务；第二，构建了信息流 (IT)、物流 (LT) 和现金流 (FT) 三流一体的综合平台，为多数电商从业者提供服务，有利于提高各项设施的效率、降低综合物流成本，实现规模效益。

面对迅速增长的来自中国的“海淘”需求，日通开发了针对中国消费者的跨境电商物流服务产品“NEX@CHINA DMF”，为中国海淘消费者购买日本产品提供一站式物流服务。如图 2.8 所示，日本通运的客户可以自行在天猫、亚马逊等电子商务平台上开设网店，也可以外包给日通开设网店，日通承担网店运营和结算业务，通过 EDI 通信与客户服务中心连接，提供基本的售后服务、客户关系管理，以及拓展的广告、推广业务，日通把网店销售的商品从制造商的工厂或仓库集中运输到日通的物流中心，完成日本和中国两侧的进出口通关程序后，商品运输到日通位于中国的 DMF 中心，如果网店销售的商品有部分是在中国制造 (为了降低制造成本，这种情况很普遍)，日通与有关质检企业合作，在通过质量检查之后，把中国厂商制造的商品运输至 DMF 中心，在 DMF 中心进行必要的包装、分拣和加工之后，利用遍布全中国的配送网络，把商品送到消费者手中。这项业务自 2010 年在中国大陆和台湾两地开展以来，受到客户的广泛欢迎。

随着客户数量的增加，日通有信心利用完善的物流基础设施、丰富的客户服务经验，提供更加优质、低成本的跨境电商服务，并进一步加强 IT 基础的建设，争取实现海外营业收入达到总营收 40% 的目标。

（资料来源：根据日本通运 http：//www.nittsu.co.jp/ 官方资料编写。）

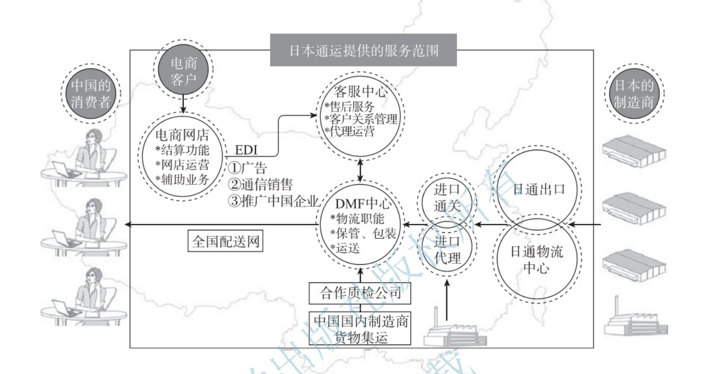



图 2.8　日本通运的跨境电商物流服务



**思考题：**

1. 为了响应电商物流的需求，日通做了哪些工作？是什么动机促使他们这样做的？
2. 如何评价日本的跨境电商物流“NEX@CHINA DMF”？
3. 你认为跨境电商物流的最大难题是什么？日通还将面临哪些挑战？

# 第 3 章　国际采购与供应链管理

【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
| --- | --- | --- | --- |
| 全球供应链管理 | 了解 | 全球供应链的形成<br>全球供应链的概念<br>全球供应链管理 | 全球供应链发展趋势分析 |
| 订单管理 | 掌握 | 订单管理的内容<br>订单管理策略 | 实施订单管理改进策略 |
| 牛鞭效应及其控制 | 掌握 | 牛鞭效应的成因及机理分析<br>牛鞭效应的量化<br>牛鞭效应的控制方法及策略 | 牛鞭效应的计算、分析与控制 |
| 全球采购与生产 | 掌握 | 物料需求计划<br>准时生产制<br>精细生产 | 基于 MRP、JIT、LP 理念的信息平台开发与信息化项目实施 |




## 海尔的供应链管理

2005年，海尔公司打算收购美国老牌家电制造商美泰克(Maytag)的时候，美国人甚至从没听说过这家企业，就连公司名称“Haier”的拼写都让他们感到奇怪，海尔那次收购失败而归的结局也就可以理解了。然而，事情刚刚过去十年，在美国有超过30%的家庭拥有海尔家电，海尔家电在北美有8 000个销售网点，海尔产品遍布美国沃尔玛、百思买等主流零售渠道，成功跻身美国家电行业“第一阵营”，成为最受美国用户关注与认可的世界品牌之一。从全球范围来看，据欧睿国际(Euromonitor)发布的最新全球家电市场调查结果显示，海尔2014年品牌零售量占全球市场的10.2%，第6次蝉联全球第一。2014年，海尔集团全球营业额实现2007亿元，海外销售收入占比接近50%。德国知名杂志《管理者杂志》(*Manager Magazine*)网站2013年4月刊文称，海尔作为全球性的家电制造商，早已超过德国本土企业，“在全球产生越来越重要的影响”。目前，海尔已在海外拥有五大研发基地、21个工业园、24个制造工厂、66个营销中心，初步形成了设计、制造、营销“三位一体”的本土化发展模式，海尔已经成为名副其实的世界第一大白色家电生产商。

海尔获得快速发展的法宝之一就是它的供应链管理。海尔构建供应链管理战略最初的目的是，使海尔集团通过整合内部的资源获得更优的外部资源。海尔的供应链整合可以概括为“一流三网”，即以订单信息流为中心，利用全球供应链资源网络、全球用户资源网络和计算机信息网络，将海尔遍布全球的分支机构整合在统一的物流平台之上，这“三网”同时开始执行、同步运作，为订单信息流的增值提供支持。海尔的供应链管理利用ERP等管理手段，实现集团内部与外部供应商的信息共享与共同计划、共同开发，实施基于JIT的即时采购、即时配送和即时分拨物流。把采购周期由原来的平均10天降低到3天，产品库存资金周转从30天降低到12天，库存资金比以前减少了67%，资金周转速度由年均1.2次提高到15次。

在此基础上，海尔通过整合全球供应链获得敏捷反应能力。供应商由原来的2 336家缩减到840家，其中国际化供应商占比74%，实现了供应链的全球化网络。通过实施并行工程，选择优秀的高科技企业参与到海尔产品的设计当中，既保证了新产品的技术领先优势，又缩短了研发上市的周期。海尔通过构建BBP电子商务平台，实现电子采购和协同采购。不仅有效降低了采购成本，而且逐步建设由供给商、分销商、顾客等供应链伙伴企业参与的合作或联盟，实现对顾客需求的快速反应和供给链价值的最大化。

2005年，海尔提出“人单合一双赢”模式，经过十年的实践，已经摸索出在互联网时代充分利用企业人力资源响应市场客户资源的新模式。海尔的解释是：“人”即员工；“单”不是狭义的订单，而是用户资源；“双赢”，就是把每一个员工和用户结合到一起，让员工在为用户创造价值的同时实现自身价值。海尔把互联网的特征归纳为零距离、去中心化和分布式。在互联网时代，用户被互联网“激活”后，传统企业的“生产—库存—销售”模式不能满足用户碎片化、个性化的需求，为解决这个问题，更好地创造用户价值，必须“激活”企业的每个员工，让员工成为自己的CEO，在为用户创造价值的同时实现自身价值。这种由用户驱动的“即需即供”模式，把从面向产品的静态供应链升级到面向客户需求的动态供应链，把满足用户个性化需求与供应链创新结合起来，在互联网时代实现了海尔供应链管理的模式创新。

（资料来源：根据海尔 http://www.haier.net/ 官方公开资料整理编写。）



在海尔供应链管理的案例中，海尔通过出色的供应链管理实现了快速的国际化发展，而随着国际化的进程，海尔进一步构建国际供应链网络，随着基于互联网的电子商务的发展，海尔创新性地提出“人单合一双赢”模式，以响应客户驱动的碎片化和个性化需求。本章将首先介绍全球供应链管理的形成、概念及其特点，以及全球供应链管理的核心理念和关键问

题。在此基础上，介绍全球供应链管理中的两项主要内容，包括订单管理、牛鞭效应及其控制。最后，本章介绍三种具体的全球采购与生产方式，即物流需求计划与制造资源计划、准时生产制和精益生产。

## 3.1　全球供应链管理

随着经济全球化进程的快速推进，使得自然资源、资金、技术以及劳动力等生产要素和产品及服务在全世界流动，市场的竞争从区域性走向全球化，许多跨国企业为了追求生产利润的最大化，纷纷抢占海外优势资源，如人力、原料、技术、市场等，导致国内工厂、分销中心、仓库的海外迁移，从而使国内制造供应链扩展为全球供应链。相比国内供应链，全球制造供应链引入了关税、转移价格、汇率变动等一系列全球因素。具有全球性的、灵活敏捷的组织结构和形态控制机制，以及快速响应生产需求变化的新一代全球供应链管理模式正在快速形成，并对企业形成了严峻的挑战。

【拓展视频】

根据高德纳咨询公司 (GARTNER) 的分析，包括企业内部运营、企业服务、供应链管理在内的全球业务流程外包市场规模在 2013 年达到了 1 735 亿美元，其中：企业服务外包约占 42%；运营外包占 23%；供应链和需求管理外包约占 35%，供应链管理外包市场规模约为 600 亿美元。如今，供应链管理已经成为企业参与全球市场竞争的重要战略。任何一个希望步入国际化市场的企业都应该从供应链管理角度来考虑整个企业的生产经营活动，努力创造自己的核心竞争力，使企业成为整个社会价值链的一个重要环节。

### 3.1.1　全球供应链的形成



【拓展视频】

随着供应链管理思想的发展，越来越多的发达国家的国际化企业在全球范围建立供应链，众多发展中国家企业也参与到全球供应链中，全球供应链在世界经济中所发挥的作用和产生的影响日益增大，全球供应链的产生和发展主要基于以下原因。

1. 经济全球化

经济全球化是指商品、服务、信息、生产要素等跨国界流动的规模与形式不断增加，通过国际分工，在世界范围内提高资源配置的效率，从而使各国间经济相互依赖程度日益加深的趋势。生产力的发展是推动经济全球化的关键因素，全球范围内的贸易自由化进程促使跨国界零部件、原材料、产品或服务等的流动和贸易日益频繁，全球供应链正是在这样的背景下发展起来的。经济全球化的加速，尤其是全球市场日益膨胀，全球竞争加剧，迫使企业必须将战略眼光着眼于全球而不是局限于国内或部分国家。鉴于此，全球供应链中节点企业与核心企业形成紧密的战略合作伙伴关系，促进了全球供应链的形成与发展。

2. 各国对加工贸易的鼓励政策

各国在全球市场竞争的压力和利益的诱导下，在制定相关产业政策时，必须考虑世界各国产业结构的调整情况，抓住机遇以获得利益。各国政府对加工贸易的鼓励政策，促使外包业务的蓬勃发展，进一步促进了全球供应链的形成。鼓励出口政策对产品分工和全球供应链

的发展发挥了积极的作用，较大程度地促进了供应链上把劳动密集型工序和零部件的生产转移到发展中国家进行，加速和完善了全球供应链的形成。

3. 全球市场竞争的激烈化

由于科学技术的突飞猛进，企业新产品的市场竞争也日趋激烈，企业必须根据市场需求作出快速反应，以抢占商机。在全球市场竞争环境下，企业获取竞争优势的主要因素正发生着变化，诸如产品寿命周期越来越短、顾客对产品和服务的个性化需求越来越强烈、交货提前期的缩短等。企业所面临的这些压力，只有利用全球供应链管理模式，通过链上企业之间的紧密合作才能实现。

4. 信息技术的飞速发展

信息技术的发展与应用和全球供应链的发展是相辅相成的。全球供应链的急速发展得益于信息技术的支持，而信息技术的每一次革新都对全球供应链的实现带来了不可小觑的力量。在全球供应链链条中，由于地域和时间的限制，要实现整个供应链的成本节约、产品开发速度的提高以及设计的协同性等要求，必须基于企业间的紧密协作，而全球供应链中庞大的数据处理更需要信息系统的支持，电子数据交换 (EDI) 和 Internet 实现了企业之间的信息集成。同时各种生产技术、管理信息系统，诸如准时制生产 (JIT)、全面质量管理 (TQM) 等方法，和管理信息系统 (MIS)、物料需求计划 (MRP)、企业资源计划 (ERP) 等系统以及条形码、无线射频技术 (RFID)、地理信息系统 (GIS)、全球定位系统 (GPS)、电子商务 (E-Commerce) 等，都为全球供应链的发展起到了推波助澜的作用。

由此可见，上述各方面推动了供应链的发展，也在一定程度上将供应链管理推向了全球供应链管理时代。






## 高德纳 (Garnter) 分析供应链发展趋势

2015 年 5 月 13 日，世界著名咨询公司高德纳 (Garnter) 发布 2015 年度全球供应链 25 强企业排行榜，这是该公司第 11 份年度供应链 25 强报告。这份研究报告的宗旨是跟踪研究全球供应链管理的领先企业，提升业界对供应链秩序的认识，了解领先企业对行业的影响，分析未来全球供应链的发展趋势。苹果、宝洁、麦当劳、亚马逊等企业都是榜单上的常客。特别是苹果和宝洁至少七次综合评分排行前五，成为供应链管理大师，被列入“精英”类榜单。高德纳副总裁斯坦·阿罗诺 (Stan Aronow) 对苹果与宝洁两家公司多年来对供应链专业作出的重大贡献给予了高度评价。他表示，宝洁是第一家导入消费者导向供应链概念并以其为特色的业者，而苹果则是定义了解决方案供应链的概念，凭借该公司创造需求的能力找到独特发展的道路。位列 2015 年度全球供应链 25 强前 5 位的企业分别是亚马逊、麦当劳、联合利华、英特尔和印第纺织。

在发布排行榜单的同时，高德纳的分析师还发表了对未来供应链发展趋势的三点看法。

1. 双模供应链策略

首席供应链管理官 (Chief Supply Chain Officer，CSCO) 与其团队当前面临着必须快速更替商业模式的问题，公司期待他们能够精简流程并提高效率，同时也要花费同样甚至更多的时间推动增长与创新。高德纳称之为“双模策略”(Bi-modal)。过去，供应链经理只要降低成本就算成功。但是，现在他们已经认识到，除了控制成本，提升营业收入的能力也是他们被评估最多的项目。

2. 更贴近顾客

另一项趋势是供应链开始重视顾客体验，并把顾客体验视作业务优先考虑的要素之一。除了关心销售的产品，入榜的企业更加专心地倾听顾客心声，并推出创新的解决方案来回应顾客的需求。

斯坦·阿罗诺表示："今年我们发现越来越多公司将可视性与洞察力延伸到第一线的顾客之外，直接接触产品的终端用户。他们的供应链不止是搜集与销售细节相关的信息，也研究终端使用者的使用方式及用后感想。以强大的运营供应链绩效取悦顾客，再加上解决方案绩效的提升，大幅改善顾客的满意度，最终提高公司的营业收入。"

3. 数字化商业模式崛起

认为供应链可以利用数字化功能来支持新的商业模式并提升价值链绩效的观点，虽然刚刚萌芽，但已经变得更加明确。目前许多数字化应用都以制造业为核心，各大公司都认识到"工厂"并非仅限于公司里的围墙，或者是外包合作伙伴。让制造生产线与上游供应商以及其他供应链达成数字化同步，商业价值也会随之倍增。

利用传感器、网关、追踪系统与商业规则达成自动化，并借此预测及警示现有记录 (POR) 是否出现变化，物流在这方面的应用并不亚于制造业。物流控制塔 (Logistics Control Tower) 功能并非新概念，但若能结合更多成本低廉的传感器与计算能力，就会有更多的企业能取得更深入的洞察力，从而降低风险，同时改善运营成本以及客户服务层次。


【拓展文本】

(资料来源：高德纳 https://www.gartner.com/ 官方资料。)



### 3.1.2 全球供应链的概念及特点

1. 全球供应链的概念

Vito Albino 认为全球供应链 (Global Supply Chain) 是指为获得原材料，将之制成中间物品及最终产品，并通过销售系统递送到顾客手中的网络结构，其实现的是供应链上的原材料、在制品、产成品在全球范围内流动，供应链上各主体之间的相关活动超越了国家的界限，需要通过全球的进出口贸易来实现。国内学者王圣广将全球供应链定义为：因全球制造的发展和社会生产的极大复杂化的需要，将供应链从生产实践中抽象出来，精炼提高成一种新型的生产组织模式和管理模式，并将因市场空间扩大化而全球化的供应链称为全球供应链。基于全球供应链的生产组织模式和管理模式被称为全球供应链管理。

全球供应链与国内供应链的区别在于：全球供应链涉及的范围更为广泛，链上成员分属不同的国家，成员之间的合作与协调是建立在跨越国际的信息传递系统之上的。全球供应链上企业产品的原料采购、生产、销售等过程可能分别发生在不同的国家，产品的整个供应链流程跨越国界，这种组织、企业之间合作与协调的复杂程度超出了国内供应链。

全球供应链的产生，为实现分布在全球各地的多个组织、企业之间的合作提供了有利条件，企业可利用全球供应链在全球范围内进行资源的组织和配置，从而提高企业的市场竞争能力。利用全球供应链可为企业带来以下经济上利益。

(1) 更广泛范围内的信息共享。

(2) 取得互补资源及其所产生的优势。

(3) 规模经济性、专业化、合理化。

(4) 在更广泛的区域中扩散企业的产品和服务，提高投资报酬率等。

全球供应链是一个动态系统，链上的各节点企业包括供应商、制造商以及分销商等都是这个系统里的组分，图 3.1 为联合国贸易便利化和电子业务中心提出的全球供应链参考模式。全球供应链从战略高度面对国际竞争，优化产业结构，促进产品的更新换代，积极开拓国际市场；同时它能快速地响应国际市场需求，做到即时供应、即时生产和即时销售，节点企业能作出快速全面的响应，实现即时获取顾客需求信息，缩短响应时间，提高顾客的满意度；并且全

球供应链能通过整体协作，相应地降低各节点的库存，实现成本的降低；还能通过在全球范围内选择最合适的合作成员企业，来提高产品质量，改进服务质量。上述这些优点，使得全球供应链成为世界上众多企业为获得核心竞争力而追寻的管理模式。

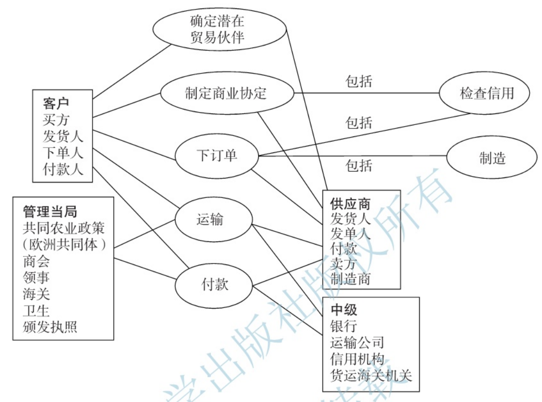



图 3.1　全球供应链参考模式

（资料来源：国际供应链参考模式特别涉及贸易便利化和贸易安全，联合国贸易便利化和电子业务中心——国际贸易程序和电子程序分析集团，2003 年 11 月。）



2. 全球供应链的特点

全球供应链是伴随着国际贸易的快速发展、经济全球化和信息时代而出现的新现象。如果供应链越过国界，加盟的节点企业属于不同的国家或者位于不同的国家，那么，这条供应链就是跨国供应链或全球供应链。这里必须说明，所谓全球供应链也并不是说供应链中的节点企业必须遍布全球，而是链中节点企业可以位于全球的任何一个国家或地区。也可以说组建或构建供应链的核心企业是从全球这个大范围，而不是仅局限于一国国内来考虑如何设计和构建供应链的。虽然全球供应链与一国的国内供应链没有本质上的区别，但全球供应链仍有一些自己的特点。

1）国际性

国际性是指全球供应链网络涉及多个国家，网络覆盖的地理范围大。其物流是在不同国家或地区间进行的，属于国际物流而非国内物流。国际物流跨越不同国家和地区，跨越海洋和大陆，运输距离与时间长，运输方式多样，这就需要合理选择运输路线和运输方式，尽量缩短运输距离和货物在途时间，加速货物周转并降低物流成本。

2）复杂性

全球供应链上的活动涉及国际经济活动。由于各国社会制度、自然环境、经营管理方法、生产技术和文化的不同，在国际经济环境下实施生产、流通、分配和消费四个环节的活

动，实现信息流、物流、资金流、商流、知识流、价值流和工作流的顺利进行，将位于全球的供应链商、制造商和分销商连成一个完整的网链结构，是一项相当复杂的工程。特别是其中的运输问题，由于全球供应链的运输是在不同国家或地区间进行的，运输距离远，时间长，所涉及的运输方式多样，如何选择合适的运输路线和方式缩短产品的运输时间，是全球供链设计中的一个重要难题。

3) 风险性

全球供应链涉及的风险主要包括社会风险、政治风险、经济风险和自然风险。

(1) 社会风险是由于各地区分布的差异，各个国家国情的不同，人为因素的影响，地域和文化及政策方面的差距等对供应链造成极大影响所产生的风险。

(2) 政治风险主要指由于链中节点企业所在国或产品运输所经过国家的政局动荡，如罢工、战争等原因造成经营损失或货物可能受到损害或灭失。

(3) 经济风险又可分为汇率风险和利率风险，主要指全球供应链运营中有关的资金由于汇率和利率的变动而产生的风险。

(4) 自然风险则主要指在物流过程中可能因自然因素，如地震、海啸、暴雨等而引起的风险。

4) 技术含量高，标准化程度要求较高

全球一体化使得世界各国企业之间的资源共享变得更加容易，当其中一些企业加入到全球供应链这一网链中时，这些企业就能实现优势互补、相互吸取先进经验和技术，在国际企业合作过程中能产生更多新的管理技术和管理模式，加快和推动原有技术与管理思想的改进和提高。

另外，由于全球供应链上节点分布的范围广、运行环境差异大，极大地增加了供应链网络的信息量和交换频率。要使整个供应链信息畅通、提高整个链条的效率，统一标准是非常重要的。比如物流运输工具和设施的统一规格等能大大降低物流费用，减少运转的难度。而不采用统一标准的国家，必然会在运转等方面消耗大量的时间和费用，降低其国际竞争力。全球供应链运营中所需要的先进信息系统和标准化技术对供应链的设计和管理提出了更高的要求。

### 3.1.3　全球供应链管理的核心理念及关键问题

1. 全球供应链管理的核心理念

近年来，为了降低成本、提高效率和增强企业核心竞争力，许多公司都采用了全球化的经营模式，从而出现了跨国家、跨地域和跨文化的全球供应链系统。一般来说，全球供应链的管理就是有效地控制全球供应链的物流、资金流和信息流，它代表着一种新的管理模式，这种模式通过有效的管理全球供应链使得供应商和最终用户有机地联系起来。研究表明，许多公司超过一半以上 (50%~70%) 的销售收入都要用于从供应商那里购买原材料、零部件和其他服务。供应商的业绩直接影响公司的产品质量、生产成本、交货期、技术进步和公司的发展，公司管理供应链的能力明显地影响自身的竞争力和获利能力。越来越多的公司逐渐认识到供应链计划、设计和控制的战略意义。此外，有关全球供应链管理的研究还涉及上下游关系、信息交换、供应链敏捷性、价值划分和价值配置等领域。

全球供应链管理的核心思想是：充分利用全球范围的各种优势资源和组织管理优势，借助先进的运作组织手段和方法，如现代物流技术和网络信息技术 (计算机集成制造系统

CIMS、柔性生产系统 FMS、并行工程、敏捷制造、准时制 JIT、最优生产技术 OPT、制造资源计划 MRP Ⅱ、企业资源规划 ERP 等)，组成全球范围内的具有独特优势的生产基地和销售网络，其目的是提高运营效率、降低运营成本、提升整体系统的竞争力。

全球供应链管理强调在全面、迅速地了解世界各地消费者需求的同时，对其进行计划、协调、操作、控制和优化，在供应链中的核心企业与其供应商以及供应商的供应商、核心企业与其销售商乃至最终消费者之间，依靠现代网络信息技术支撑，实现供应链的一体化和快速反应，达到商流、物流、资金流和信息流的协调通畅，以满足全球消费者需求。全球供应链管理的实现把供应商、制造商、分销商等所有环节联系起来，通过信息网络迅速掌握真实的需求与准确的需求量，并把不断变化的市场需求情况及时反馈到企业的中央管理系统，通过信息的实时共享，组织快速供应，使物流以最快的速度，通过生产、分销环节变成增值的品牌产品，来满足消费者需求。


【拓展文本】

2. 全球供应链管理的关键问题

国际化经营不断延伸，供应链的管理也必须是全球化的，并趋向无国界。供应链管理模式是以市场为导向，以客户需求为中心，将客户、供应商、研发中心、制造商、经销商和服务商等合作伙伴联结成一个完整的链状结构，形成一个极具竞争力的战略联盟，其目的就是在消费者、原材料供应商和生产者之间建立无缝隙的信息流来降低供应链运行的总成本。全球供应链管理与国内供应链管理基本一致，只是全球供应链覆盖的地区更广，情况更为复杂。如果管理得当，将会比国内供应链产生更多机会。企业的全球供应链管理系统应主要考虑以下几个方面的问题。

1) 建立全球的售后服务体系

实现全球供应链管理的企业需要建立完善的全球后勤服务体系，以保证物流畅通和树立良好的企业形象。海尔集团是我国成功打入国际市场、实施全球化经营的大型国有企业。海尔的洗衣机生产销售已经形成全球供应链管理模式，销售网点已分布到世界国地，形成了我国海外经营业务最大的国有企业。在进军国际市场的过程中，海尔非常注意售后服务的工作，使海尔产品在任何国家和地区都能获得满意的服务。服务至上是海尔能够成为跨国经营的大型国有企业的秘诀。

2) 建立全球供应链需求信息网络

全球化经营和本地化经营的最大不同是需求信息来源的多样化、地区差别化、消费的文化价值差异化等，因此企业要根据不同的国情，对需求特点进行分析，建立全球需求信息反馈系统。全球供应链的信息需要从一个地区反馈到另一个地区，从一个供应链节点企业到另一个节点企业，形成满足供应链管理要求的信息网络，它是维护全球供应信息的一致性、保证全球供应链的信息能够准确无误、畅通无阻、进而实现全球供应链同步化运营的关键。另外，由于不同国家的信息系统是异构的，应采用远程多代理的、统一的数据传输方式，这对提高全球信息系统的运行速度与效率非常重要。

3) 建立全球化合作关系网，提高物流效率

由于全球供应链跨越不同的国家和地区，物流过程要经过海关、机场、港口等，运输过程十分复杂，有汽车、飞机、轮船等各种运输工具，还有不同国家的管理与地区性政策等都将会导致物流过程的效率变低。为了提高物流效率，必须建立全球化的合作关系网，通过与当地的物流部门进行合作，把部分业务外包给当地企业，如代理销售、代理运输、代理库存管理等，或建立联合经营体，如地区分销中心等，这些措施可以大大提高物流系统的效率。

# 3.2 订单管理

物流表现的差异化和细分化正愈演愈烈，其目的就是要满足顾客的具体需求，订单管理可以通过缩短交货期承诺增加产品歧异性，做到“你无我有，你有我优”。订单管理在缩短订单履行周期方面有助于企业增加产品的歧异性，体现在给客户提供更多的时间价值。订单管理的目标是在尽可能最低的总成本条件下实现既定的顾客服务水平。

## 3.2.1 订单管理的内容

订单管理是物流管理的一个重要的组成部分，是客户和企业的联系纽带，订单处理能力是客户服务的重要一环。订单处理的速度和质量直接影响整个物流活动的成本和效率，快速准确的订单处理能给企业带来巨大的利益：以较高的客户服务水平抓住客户；为企业节约流动资金、消减费用；有助于企业获得竞争优势；保证企业营销战略的实施；驱动价值链上的业务环节持续改进。图3.2揭示了通过订单管理实现企业盈利增长的结构关系。

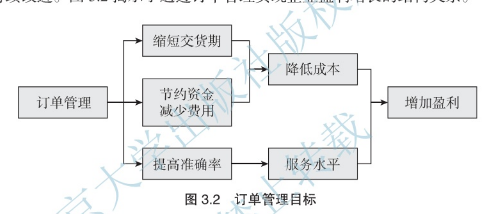



图3.2 订单管理目标



订单处理流程包含客户订货周期中的诸多活动，包括以下具体环节。

(1) 订单准备是指搜集所需产品或服务的必要信息和正式提出购买要求的各项活动，包括由客户或销售人员填制订单、决定库存可得率、与销售人员打电话通报订单信息。

(2) 传送订单信息涉及订货请求从发出地点到订单录入地点的传输过程，一般选择网络、电子数据交换等方式。

(3) 订单录入是订单实际履行前的各项工作，包括：核对商品名称与编号、数量、价格等订货信息；检查所需商品是否可得；审核客户信用；开具账单等。

(4) 订单履行是由与实物有关的活动组成的，包括：通过提取存货、生产或采购来获取所订购的货物；对货物进行运输包装；安排送货；准备运输单证。

(5) 订单处理的最后环节，包括在整个订单周转过程中跟踪订单，与客户交换订单处理进度、订单货物交付时间等方面的信息。

这些环节之间的关系如图3.3所示。

## 3.2.2 订单管理策略

订单管理是企业物流活动的开端，企业物流活动首先需要改进订单管理的战略，从战略角度出发，基于系统论，结合供应链协作信息共享，制定订单管理策略。订单管理须遵循系统性、一致性和可操作性原则。为了达到此目标，必须建立一个贯穿于整个供应链计划和订

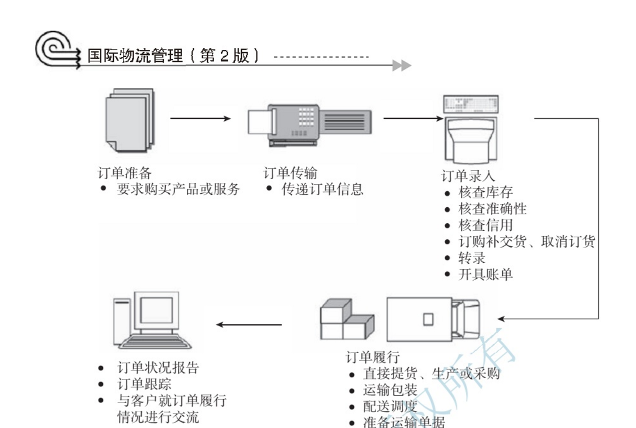



图 3.3 订单管理的内容

单执行的业务规则。

1. 订单接受策略

订单接受是一种关于处理接受或拒绝客户订单的战术性管理活动。它也可能处理一些相关的决策，如交货期和价格确定。订单接受战略对于企业的绩效有很大影响。如果接受太多的订单会导致生产系统超负荷运转，提前期加长以及订单不能按时交付的情况增多。为了应对这些情况，管理者会考虑寻求额外的生产能力，如超时工作或外包。这种额外的非常规的能力往往会带来较高的成本，而导致利润减少甚至亏损。而延迟交货也会导致较高的惩罚成本，以及客户的流失。一个好的订单接受策略可以阻止这些问题的发生。

由于订单具有严格的交货期限，制造商有拒绝订单的权利，接受的所有订单必须在指定的期限内完成。在这种情况下，订单接受决策目标是使得接受的所有订单所获得的总收益最大化、利润最大化、总成本最小化，或是在满足一定的服务水平的约束下(如平均延迟时间或按时完成的订单比例)，使平均提前期或交货期达到最小。

2. 订单释放策略

订单释放问题即为一个工作订单释放到车间的控制问题，或者是当车间生产能力已满时拒绝工作订单，或者将订单暂时保留在一个预释放队列中直到有空余的生产能力可以开始生产。订单释放决策就是运用一些形式的输入控制来使车间的工作流保持平稳。

订单释放问题对于生产经理有着重要的现实意义，如果忽视这个问题，会带来一系列的生产负荷问题，如大量的订单积压，过早或过迟生产订单或者频繁加班等。因此，确定合适的时间来释放订单，能够平滑工作流，减少原材料库存投资，减少在制品库存，帮助管理者作出有效的能力决策。

3. 订单信息管理策略

订单中信息的产生、传递、加工处理及利用散布于系统的各个环节，必须对必要的信息进行适当范围内的交换与共享，才能将正确的信息在正确的时间被正确的对象所利用。利用

这些共享信息，供应链上的每个实体就能更好地对订货、产能分配和生产计划作出决策。有效管理、使用和发布这些信息的能力曾经被认为是具有竞争力的表现，如今已成为企业在当今全球化的市场环境中站稳脚跟的基本要求。

4. 订单生产计划策略

在按订单生产的制造环境下，优化的生产计划是非常重要的。生产计划的一个基本目标是使顾客满意水平达到最大化，即顾客订单在交货期限之内被满足的比例达到最大，将顾客订单在计划区间进行分配来优化一些交货期相关的问题。

生产流程根据订单排产后得到一个确定的生产计划，通过生产流水线，最终生产出相应产品。客户对企业提出了产品价格更低、客户化定制能力更强的要求，也对企业灵活、优化的制造流程提出了更高要求。

## 3.3 牛鞭效应及其控制




### 牛鞭效应的发现

20 世纪 90 年代初，美国宝洁公司 (P&G) 管理人员在考察“帮宝适”牌尿不湿的订单分布规律时，发现一定地区的婴儿对该产品的消费比较稳定，没有哪天或哪月的需求明显高于其他时期，然而分销商向工厂所下的订单时大时小，频率时高时低，其波动程度比零售数量的波动程度大得多，最后，当他们考察到宝洁公司向其供应商订货时，发现订单波动程度更大。这一现象与在挥动鞭子时手腕稍稍用力，鞭梢就会出现的大幅度摆动的现象相类似。

另外，惠普 (HP) 公司在其主要零售商处检查打印机销售情况时，发现该零售商的销售量随时间波动，而当他们检查这个零售商的订单时发现其订货量的波动幅度比其销售量的波动幅度还要大。更让他们吃惊的是，公司的打印机生产部门向物料供应部门提供的订货量波动比前两者的波动都大。

这种需求信息的扭曲现象就是牛鞭效应。



牛鞭效应是供应链中的需求波动放大现象，它是供应链结构中最为重要的性能指标，也是供应链运营中最为重要的绩效指标。1997 年，Lee 首先提出牛鞭效应的概念，认为供应链中以订单形式传送的信息会被扭曲，误导上游成员生产和库存决策。这种扭曲以放大的形式向供应链的上游蔓延 (方差变大)，从而对上游供应链成员的生产和库存决策产生误导，如图 3.4 所示。除了宝洁公司，处于其他行业的惠普、通用、福特、克莱斯勒、康柏、IBM 等其他企业也做过类似的调查，同样印证了这一现象的存在。

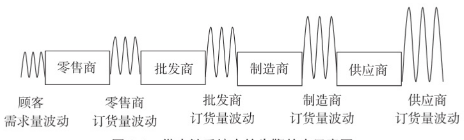



图 3.4 供应链系统中的牛鞭效应示意图

牛鞭效应广泛存在于供应链管理系统中。如何解决牛鞭效应的问题是供应链管理理论研究和工程实际中具有挑战意义的课题。牛鞭效应影响现代物流和供应链运营，影响供应链系统的经济效益。在供应链管理的订货供应过程中，末端需求波动沿供应链向前端上游增加，这样就会导致供应链中供应、制造、销售各个环节库存量和库存费用增加；导致物流减缓，使得分销中心库存冗余和制造商生产过量；导致运输和劳动效率降低。

牛鞭效应问题研究的实际意义在于如何减弱牛鞭效应，来提高整个供应链系统涉及企业的经济效益。人们已经从大量实际问题研究中得到结论，消除牛鞭效应对供应链涉及企业的影响，可提高 10%~30% 的利润。问题研究的理论意义在于如何设计减弱和控制牛鞭效应的策略，为实际供应链系统高效、经济运行提供优化方案。

### 3.3.1 牛鞭效应的成因及机理分析

为了减弱和控制供应链中的牛鞭效应，必须分析和研究牛鞭效应的存在问题。引起牛鞭效应的原因，一方面在于供应链上下游节点之间需求沟通方面存在障碍，是在信息不充分的条件下，决策者追求优化决策的结果；另一方面是由供应链系统的固有属性所引起的，例如存在着较长的交货提前期、流通环节多、具有较高的固定订货成本等。具体来说，引起牛鞭效应的主要原因有需求预测、非零的提前期、订货批量、供应短缺和博弈、价格波动等。

1. 需求预测

在供应链中，上游管理者总是将来自直接下游的需求信息作为自己需求预测的依据，并在此基础上安排生产调度，协调生产能力，控制库存和生产资源。需求预测信息的产生过程是导致牛鞭效应产生的主要原因之一。例如，作为一位决定订单数量的管理者，可使用一种简单的方法来进行需求预测，如指数平滑法。在指数平滑法中，当每日的新数据出现时，未来需求将被连续修正，这样，送到供应商的订单既反映了经过修正的未来库存补给量，也反映了必要的安全库存量。在交货提前期里，保持数周的安全库存也是习以为常的，其结果是预期的订单数量比需求数量变化更大。对于上游企业的管理者来说，如果仍然采取指数平滑法调整需求预测和安全库存，那么他向供应商订货的数量可能会发生更大的波动。

任何一种预测方法都会引起牛鞭效应，因为大多数标准的预测方法的一个重要特征是每次观测到新的需求时就修改预测。因此，当零售商在每个周期结束观察到最新需求时，就会根据这一最新需求来修改需求预测，然后用修改后的预测来修改订货点。正是由于对预测和每个周期内订货点的修改导致了牛鞭效应的产生。

2. 提前期

提前期又叫作订货间隔期，是指零售商从订货到交货所需要的时间。订货间隔期会增加库存水平，即订货间隔期越长，所需的库存就会越大。库存变化越大，致使零售商的订货会产生更多的变化。由此，也会产生牛鞭效应。

3. 订货批量

在供应链中，每个公司都是通过监控库存水平来向上游企业订货的，当市场需求增加时，由于有安全库存，并不立即向供应商订货，而是等需求累计增加到一定程度时才按批量订货。周期性订货是指当公司向供应商订货时，不是来一个需求就下一个订单，而是考虑库存的原因，采用周期性分批订货。

批量订货将使供应商面对变化无常的订单情况。如果零售商使用了批量订货，那么供应

商将看到一笔很大数量的订货，接着是没有任何订货的几个周期，下面又是另一笔较大数量的订货等。因而供应商将看到一种歪曲的和高变动的订货模式。当然，周期订单的制定和执行扩大了需求变化范围，并产生了牛鞭效应，这一变化远比公司自身的需求量大得多。

在供应链中，使用批量订货的另一个主要原因就是频繁订单下的运输经济性问题。在满负荷运输和低于最低起运量运输之间的经济差距是巨大的。有时，供应商对大量订货或批量订货给出最优惠的定价，因此，当零售商从供应商处订购物料时，其强烈的愿望就是满负荷运输。所以，对大多数公司来说，批量订货通常是一个月的供应量或者更多。

4. 供应短缺和博弈

由于生产能力的限制，当需求大于供给时，制造商常常会对消费者定量提供产品，即制造商按订单定量分配产品。例如，如果供应量只是需求量的 80%，所有的消费者只能接受订单的 80%。由于人们都能理解当产品的供应处于短缺时，制造商将实行配给制，往往消费者在订货时就夸大了其真正需求，此外，当需求下降时，订货可能突然消失或取消订货。当组织或个人制定了经济批量决策，并实施订货时，由消费者的预期短缺的过分行为就产生了博弈效应。此时消费者无法给供应商准确、真实的需求信息，给生产厂商造成了对产品的市场需求的虚假印象。这种订单激增的现象并非由于消费实际增长，而是一种预测。消费者可以拥有来自不同供应商的重复订单，并且从第一供应商处购买，然后取消所有的其他重复订单。当这种现象成为一种社会行为时，可以想象，订货模式和消费模式的差距将是巨大的，牛鞭效应的影响将非常巨大。

5. 价格波动

据统计，在零售业中，制造商与代理商之间交易的 80% 是在需求估计的前提下预先成交的，这通常是因制造商给出了一个极具吸引力的价格，使零售业中的预先购买行为导致较多的存货。

在目标市场中，预先购买行为是由价格波动引起，制造商和分销商周期性地使用特殊促销方式，如价格折扣、数量折扣和特殊奖励等。此外，制造商还向分销商、批发商提供交易特权，如特别折扣、价格条款与分期付款等，它们均为价格折扣的间接形式。在供应链中，这些特殊促销方式的运用在促进消费者大量购买的同时也带来了大量的库存。

这种促销与供应链密切相关，如果预先购买成为一种惯例，那么可以预见，当商品价格低时，消费者所购买的比实际需要的要多；当价格处于中性或偏高时，消费者将停止购买行为直到耗尽存货。其结果是，消费者的购买模式无法反映实际的消费模式，并且购买数量的变化大于消费数量的变化，即产生了牛鞭效应。

### 3.3.2 牛鞭效应的控制方法及策略

控制牛鞭效应的方法与策略主要包括加强信息共享、减小顾客需求过程的变动程度、协调企业利益目标、确定供应链的合理长度和宽度等。

1. 加强信息共享

减弱或控制牛鞭效应最常用的方法是通过集中顾客需求信息减少整个供应链的不确定性，即为供应链各阶段提供实际的顾客需求的全部信息。集中需求信息能够减小牛鞭效应。

在信息技术发展之前，一体化信息，特别是实时信息的一体化是不可想象的。如今，突飞猛进的信息技术为企业之间的信息共享提供了保证和支持。零售端 POS 技术的应用和 EDI

促进了供应链内部信息共享的发展，而真正能够做到使供应链信息一体化的是电子商务技术和应用。B2B模式的电子商务应用保证了供应链内部企业之间广泛而即时的信息交流，包括大量的生产、库存和销售信息；B2C模式的电子商务应用能使企业获得详尽的最终用户的需求信息。

2. 减小不确定性

(1) 通过减小顾客需求过程内在固有的不确定性，可以缩小牛鞭效应。消费者是需求信息发生的初端，减少或避免消费者的预先购买行为是保证信息正确传递的最初环节。如果能够减小零售商所观察到的顾客需求的变化性，那么，即使牛鞭效应出现了，制造商所观察到的需求的变化性也会减小。

(2) 提前期通过需求预测扩大了需求的变动性。同时，提前期的延长对供应链各阶段的需求变动性具有显著的影响。因此，减少供应链的中间环节，积极开展敏捷管理，缩短提前期，从而可以减小整个供应链的牛鞭效应。

(3) 对于在供应短缺情况下引起需求信息的扭曲，可以通过设计一种分配规则进行抑制，即根据零售商在以前周期的销售额占产品总销售额的比例来进行分配。另外，因为订货量不受限制、自由退货和订货取消策略都会导致短缺博弈行为的产生，所以，可以通过契约来限制购买者订货量的变动。

3. 协调企业利益目标

从协调企业利益目标来看，最显而易见的方法就是通过财务手段达到供应链内部的纵向一体化，其本质是将企业与企业之间的委托代理关系内部化，简化组织结构，同时也是获取原本属于供应链内其他成员的私有信息的直接手段。但从企业资源基础理论来看，企业应该追求的是企业内部资源的经济租金的最大化，而由企业核心能力产生的竞争优势是其在市场获得经济租金的唯一手段。因而，完全的供应链内部一体化在理论上就是不可取的。

为协调供应链内部企业的利益目标，一个可行的办法是企业之间的合作，建立类似于联盟的战略伙伴关系，这是完善供应链内部信息，促进信息一体化的一种有效途径。通过实施若干种战略伙伴关系中的任何一种都可以消除或减弱牛鞭效应。这些战略伙伴关系改变了信息共享和库存管理的方式，因而可能消除牛鞭效应的影响。协调供应链成员利益目标的另一种可行办法是供应链成员之间的部分股权互换。股权互换不必经由长期的合作博弈就可以协调供应链成员的利益目标，至少使之不至于太过背离，而且还是保证供应链成员进行信息共享和决策合作的一种有效的激励机制。

4. 确定供应链的合理长度和宽度

不适当的供应链结构将会导致牛鞭效应的产生，带来无效的供应链效率。因此，可以从供应链长度和宽度的角度减弱供应链结构对牛鞭效应的影响。

供应链中水平层次和垂直规模的参与者越多，信息被加工的次数越多，扭曲的程度越大，所以应该尽量减少参与者的数量。依据对核心企业流程的重要程度，将供应商群体和顾客群体分成支持型和重要型两种。支持型实体是指那些对最终产品的提供起到支持作用的参与者。另外，如果制造商的销售网络比较广，比较健全和完善，同时拥有强大的销售队伍，那么可以考虑直接营销方式。直销方式可以拥有完全的顾客需求信息，因此，它不受由于在分销渠道中处理需求信号产生的牛鞭效应的影响。例如，戴尔计算机的直销计划和苹果计算机的顾客导向计划都取得了很好的成效。

# 3.4　全球采购与生产

## 3.4.1　采购管理的意义与职能

1. 采购管理的意义


【拓展文本】

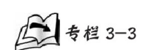
采购管理是为了保障企业物资供应而对采购活动进行计划、组织、协调和控制，对计划下达、采购单生成、采购单执行、到货接收、检验入库到采购结算的采购活动的全过程实施科学的管理。采购是现代供应链管理中的一个基础环节，它的管理状况关系着整个供应链的水平。具体来说，采购的意义表现在以下几个方面。

(1) 采购是从资源市场上获得资源的过程。有统计信息显示，对于现代制造业来说，原材料和中间品的成本约占制成品销售价格的 40%~60%，材料价格每降低 2%，净资产回报率可增加 15%。因此，科学的采购管理是控制制造成本的关键。

(2) 采购是企业质量管理的关键环节，选择合格的供应商，采购质量合格的原材料，以及优良的采购工作质量，是生产合格产品的基本保障。经验表明，如果一个企业将 1/4 或 1/3 的质量管理精力花在供应商的质量管理上，那么企业自身的质量可以提高 50% 以上。

(3) 采购管理是提高生产效率、减少库存、增强对市场的应变力的基础。企业如果采取准时制生产方式 (JIT)，采购的原材料需要做到在企业需要的时候，以适当的质量、数量和价格，送达适当的需求地点。这就是所谓的“5R 原则”，即适时 (Right Time)、适质 (Right Quality)、适量 (Right Quantity)、适价 (Right Price) 和适地 (Right Place)。JIT 生产方式的基本理念就是 5R。

(4) 采购管理的变革与创新是企业流程再造和优化的起点。为了能够适应不断变化的市场需求和竞争环境，现代企业必须摒弃已成惯例的运营模式和工作方法，对企业的工作流程进行根本性重新思考和彻底改革，才能飞跃性地改善成本、质量、服务和效率。通过专栏 3-3 迪尔公司对手套采购管理的变革可以看出，变革一定会遇到阻力，从采购管理的变革入手，是一个良好的开始。




### 迪尔的 424 种手套

约翰·迪尔公司是世界上大型农用机械的主要生产商，年销售额 350 亿美元左右 (2013 年度),《财富》全球 500 强企业。该公司传统上采取分散采购，各分部、工厂的自主权相当大，有自己的采购机构，很多采购决策都由分部、工厂自己定。同样的产品，不同工厂采购不同品牌或者用不同商家，造成采购额分散，库存种类繁多，供应商太多。增加了复杂度，降低了规模效益，增加了成本。

为了改变分散采购的局面，推进集中采购，迪尔的采购部从手套着手。他们雇了个实习生，走遍十四个工厂，把每个厂用的每种手套都收集一副，结果收集到 424 种手套。更让人吃惊的是，即使是同种手套、由同一个供应商提供，不同工厂拿到的价格也不尽相同。根源何在？是分散采购惹的祸。各个工厂的采购互不通气，被供应商钻空子就不难理解了。

采购部把 424 种手套做成展板，等厂长来总部开会时参观。厂长一点也不傻，一看就明白了。解决方案也很简单：一个跨越多个工厂的采购计划应运而生，经过集中采购，424 种手套被缩减为 24 种，六个供应商被缩减为 1 个，手套价格降低 50%。

年营业收入达几百亿美元的大公司，小小手套，即使是免费，恐怕也省不了多少钱。拿手套做文章，其象征意义大于实际意义，其实是迪尔为推进集中采购的绝好宣传。它从一个人人熟悉的产品出发，说明一个基本道理：集中采购能省钱，分散采购是祸根。但是，它又不让当事人产生抵触心理——小小手套，以前是浪费了点钱，就当交了学费，大家一笑了之，谁在乎呢！如果选了个贵得多的产品，浪费了几百万美金，捅到董事会去，那些厂长的脸上还挂得住吗？惹了这些封疆大吏，以后的集中采购还能推动吗？

采购的集中化是个大变革，变革的成功与否，与其说是取决于实施难度，不如说是取决于能否清楚地沟通变革的必要性。手套案例之所以能够成功，在于它找到了一个人人都熟悉的对象，采用直观真实的方式，让决策层能直观真实地认识到问题所在，从而采取行动。

（资料来源：刘宝红 . 采购与供应链管理：一个实践者的角度 [M]. 2 版 . 北京：机械工业出版社，2015.）

2. 采购管理的职能

采购管理有三项主要职能：保障供应、供应链管理及信息管理。

1) 保障供应

采购管理最首要的职能，就是要实现对整个企业的物资供应，保障企业生产和生活的正常进行。企业生产需要原材料、零配件、机器设备和工具，生产线一开动，这些东西必须样样到位，缺少任何一样，生产线就开动不起来。

2) 供应链管理

企业为了有效地进行生产和销售，需要供应商企业的支持、协调与配合。构建供应链的起点在于把供应商纳入供应链网络，通过与供应商的沟通、协调和采购供应操作，形成一个友好的协调配合采购环境，保证采购供应工作的高效顺利进行。

3) 信息管理

采购管理部门是资源市场的物资输入窗口，是企业和资源市场的信息接口。所以采购管理除了保障物资供应、建立起友好的供应商关系之外，还要随时掌握资源市场信息，并反馈到企业管理层，为企业的经营决策提供及时有力的支持。



### 3.4.2 物料需求计划与制造资源计划

1. 物料需求计划

20 世纪 40 年代初期，西方经济学家通过对库存物料随时间推移而被使用和消耗的规律的研究，提出了订货点的方法和理论，并将其运用于企业的库存计划管理中。订货点法要求物料的消耗相对稳定，物料的供应比较稳定，物料的需求是独立的以及物料的价格不是很高。订货点法在当时的生产环境下起到一定的作用，但随着市场的变化和产品复杂性的增加，订货点法已经不能反映物料的实际需求，为了满足生产需求企业往往不断提高订货点的数量，从而造成大量库存积压，库存占用资金大量的增加，随之产品成本升高，企业缺乏市场竞争力。为解决这一问题，在独立需求与相关需求概念基础上，形成了“在需要的时候提供需要的数量”的重要认识，发展并形成了物料需求计划 (Material Requirement Planning，MRP) 理论，它提出物料的订货量是根据需求来确定的，这种需求应考虑产品的结构，即产品结构中物料的需求量是相关的。

物料需求计划是对主生产计划的各个项目所需的全部制造件和全部采购件的网络支持计划、时间计划和进度计划。MPS 的对象是最终产品，但产品的结构是多层次的，而且所有物料的提前期各不相同，各零配件的投产顺序也有差别，但加工只有是均衡的才能满足 MPS 的需求，这些就是 MRP 要解决的问题，MRP 的逻辑流程如图 3.5 所示。

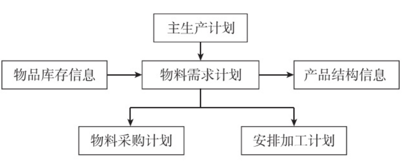



图 3.5　MRP 逻辑流程

物料需求计划主要解决以下五类问题：一是要生产什么，生产多少；二是要用到什么；三是已经有了什么；四是还缺什么；五是何时安排。

物料需求计划子系统是生产管理的核心，也是生产计划部分的核心。它将主生产计划的产品分解成各自制零部件的生产计划，计划时间单位明细到小时。

2. 闭环 MRP

基本 MRP 是建立在假定有了主生产计划，而且是可行的前提下，同时还假定物料的采购计划是可行的。但在实际生产中，这些条件并不能保证满足，因此所制订出来的生产计划和采购计划往往不可行。随着市场的发展及基本 MRP 的应用与实践，20 世纪 70 年代发展形成了闭环 MRP 理论。

1) 闭环 MRP 模式

闭环 MRP 考虑能力的约束，对能力提出需求计划，在满足能力需求的前提下才能保证物料需求的执行和实现。因此，企业必须对投入和产出进行控制。

企业根据发展需要和市场需求制订企业生产规划，根据生产规划制订主生产计划，同时进行生产能力与负荷分析。该过程主要针对关键资源的能力与负荷进行分析，只有这样才能达到主生产计划基本可靠的要求；其次根据主生产计划、企业的物料库存信息、产品结构清单等信息来制订物料需求计划；再次，由物料需求计划、产品生产工艺路线和车间各加工工序能力数据生成对能力的需求计划，通过对各工序的能力平衡，调整物料需求计划，必要时还可修改主生产计划；最后采购与车间作业按照平衡能力后的物料需求计划执行，并进行能力的控制，即输入输出控制，并根据作业执行结果反馈到计划层。闭环 MRP 较好地解决了计划与控制问题。

2) 能力需求计划 (CRP)

在闭环 MRP 中，把关键工作中心的负荷平衡称为资源需求计划或粗能力计划，其计划对象为独立需求件，面向的是主生产计划；把全部工作中心的负荷平衡称为能力需求计划或详细能力计划，其计划对象是相关需求件，面向车间。资源需求计划与能力需求计划之间是一脉相承的，后者是在前者的基础上进行计算的。

能力需求计划主要解决：各个物料经过哪些工作中心加工；各工作中心的可用能力和负荷是多少；工作中心的各个时段的可用能力和负荷是多少。因此其依据主要来自于：工作中心；工作日历；工艺路线；由 MRP 输出的零部件作业计划。

3. 制造资源计划

虽然闭环 MRP 较好地解决了计划与控制问题，但其运行过程主要是物流的过程 (有部分信息流)。实际的生产运作过程和产品从原材料投入到成品的产出过程都伴随着企业资金的流通过程，而且资金的运作会影响到生产的运作。对于这一点，闭环 MRP 无法反映出来。为

了将生产管理中的物流同与之密切相关的资金流结合起来，在 20 世纪 80 年代，人们把生产、财务、销售、采购等各个子系统集成为一个一体化的系统，称为制造资源计划 (MRP Ⅱ)。

MRP Ⅱ的基本思想是把企业作为一个有机整体，从整体最优的角度出发，通过运用科学方法对企业各种制造资源和产、供、销、财各个环节进行有效地计划、组织和控制，使它们得以协调发展，并充分发挥作用。MRP Ⅱ的逻辑流程如图 3.6 所示。流程图的右侧是计划与控制的流程，包括决策层、计划层和执行控制层，可理解为经营计划管理的流程。中间是基础数据，这些数据信息的集成把企业各个部门的业务沟通起来，可理解为计算机数据库系统。左侧主要是财务系统，在此只列出应收账、总账和应付账。各连线表明信息的流向及相互之间的集成关系。

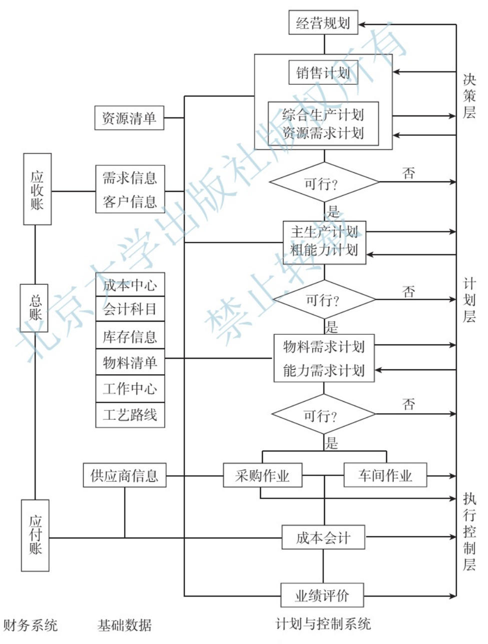



图 3.6 MRP Ⅱ逻辑流程



MRP Ⅱ具有计划的一贯性和可行性、管理的系统性、数据共享性、动态应变性和模拟预见性以及物流、资金流的统一等特点，每一项特点都含有管理模式的变革、人员素质或行为

变革两方面。MRP Ⅱ是一个比较完整的生产经营管理计划体系，是实现制造企业整体效益的有效管理模式。

### 3.4.3 准时生产制

准时生产方式 (Just In Time，JIT)，其实质是保持物质流和信息流在生产中的同步，实现以恰当数量的物料，在恰当的时候进入恰当的地方，生产出恰当质量的产品。这种方法可以减少库存，缩短工时，降低成本，提高生产效率。

准时化生产 JIT 是第二次世界大战以后最重要的生产方式之一。由于它起源于日本的丰田汽车公司，因而曾被称为“丰田生产方式”，后来因其独特性和有效性，被越来越广泛地认识、研究和应用，才被称为 JIT。


【拓展视频】

1. JIT 的基本理念

JIT 生产方式的基本思想是：“只在需要的时候，按需要的量，生产所需的产品”，也就是追求一种无库存，或库存达到最小的生产系统。JIT 的基本思想是生产的计划和控制及库存的管理。


专栏 3-4

#### JIT 生产方式产生的背景

日本汽车工业从其起步到今天经历了一个技术设备引进对国产化—建立规模生产体制—高度成长—工业巨大化—强化国际竞争力—出口日增对全球战略这样一个过程。但是，从一开始的技术设备引进阶段，日本汽车工业就没有全部照搬美国的汽车生产方式。这其中除了当时的日本国内市场环境、劳动力以及第二次世界大战之后资金短缺等原因以外，一个很重要的原因是，以丰田汽车公司副总裁大野耐一等人为代表的一部分人从一开始就意识到了，美国汽车工业的生产方式虽然已很先进，但需采取一种更灵活，更能适应市场需求的能够提高产品竞争力的生产方式。

在 20 世纪后半期，整个汽车市场进入了市场需求多样化的新阶段，而且对质量的要求也越来越高，随之给制造业提出了新课题，即如何有效地组织多品种小批量生产。否则，生产过剩会引起设备、人员、库存费用等一系列的浪费，从而影响到企业的竞争能力乃至生存。

在这种历史背景下，1953 年，日本丰田公司副总裁大野耐一综合了单件生产和批量生产的特点和优点，创造了一种在多品种小批量混合生产条件下高质量、低消耗的生产方式，即准时生产。

JIT 生产方式在推广应用过程中，经过不断发展完善，为日本汽车工业的腾飞插上了翅膀，提高了生产效率。这一生产方式亦为世界工业界所注目，被视为当今制造业中最理想且最具有生命力的新型生产系统之一。

(资料来源：MBA 智库百科，http://wiki.mbalib.com/wiki/JIT.)



JIT 生产方式以准时生产为出发点，首先暴露出生产过量和其他方面的浪费，然后对设备、人员等进行淘汰、调整，达到降低成本、简化计划和提高控制的目的。在生产现场控制技术方面，JIT 的基本原则是在正确的时间，生产正确数量的零件或产品，即准时生产。它将传统生产过程中前道工序向后道工序送货，改为后道工序根据看板向前道工序取货，看板系统是 JIT 生产现场控制技术的核心，但 JIT 不仅仅是看板管理。

JIT 的基础之一是均衡化生产，即平均制造产品，使物流在各作业之间、生产线之间、工序之间、工厂之间平衡、均衡地流动。为达到均衡化，在 JIT 中采用月计划、日计划，并根据需求变化及时对计划进行调整。

JIT 提倡采用对象专业化布局，用以减少排队时间、运输时间和准备时间，在工厂一级用基于对象专业化布局，以使各批工件能在各操作间和工作间顺利流动，减少通过时间；在流水线和工作中心一级采用微观对象专业化布局和工作中心形布局，可以减少通过时间。

JIT 强调全面质量管理，目标是消除不合格品。消除可能引起不合格品的根源，并设法解决问题，JIT 中还包含许多有利于提高质量的因素，如批量小、零件很快移到下工序、质量问题可以及早发现等。

2. JIT 的实现方法

JIT 生产方式将“获取最大利润”作为企业经营的最终目标，将“降低成本”作为基本目标。在福特时代，降低成本主要是依靠单一品种的规模生产来实现的。但是在多品种小批量生产的情况下，这一方法是行不通的。因此，JIT 生产方式力图通过“彻底消除浪费”来达到这一目标。所谓浪费，在 JIT 生产方式的起源地丰田汽车公司，被定义为“致使成本增加的生产诸因素”，也就是说，不会带来任何附加价值的诸因素。任何活动对于产出没有直接的效益便被视为浪费。这其中，最主要的有生产过剩 (即库存) 所引起的浪费。搬运的动作、机器准备、存货、不良品的重新加工等都被看作浪费；同时，在 JIT 的生产方式下，浪费的产生通常被认为是由不良的管理所造成的。比如，大量原物料的存在可能便是由于供应商管理不良所造成的。因此，为了排除这些浪费，就相应地产生了适量生产、弹性配置作业人数以及保证质量这三种手段来实现 JIT 的目标。图 3.7 说明了 JIT 生产方式的基本目标以及实施这些目标的三个手段和方法，也包括这些目标与各种手段方法之间的相互内在联系。



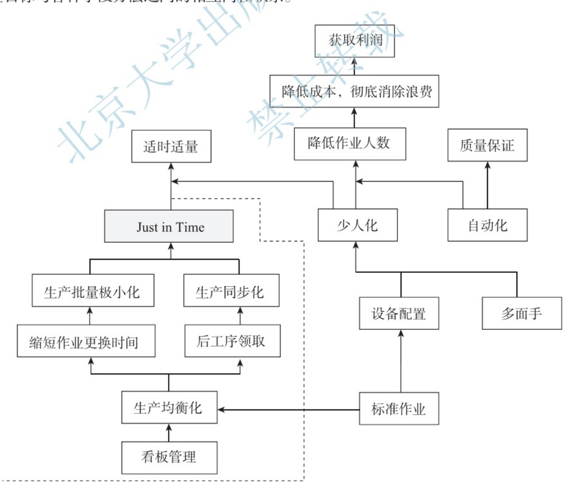



图 3.7　JIT 构造体系

1) 适时适量生产

适量生产，即“Just In Time”一词本来所要表达的含义，“在需要的时候，按需要的数量生产所需的产品”。对于企业来说，各种产品的产量必须能够灵活地适应市场需求的变化，否则由于生产过剩会引起人员、设备、库存、费用等一系列的浪费。而避免这些浪费的手段，就是适时适量生产，只在市场需要的时候，生产市场需要的产品。另外，实现适时适量生产的具体手段体现为生产同步化和生产均衡化。

2) 弹性配置作业人数

在劳动费用越来越高的今天，降低劳动费用是降低成本的一个重要方面。达到这一目的的方法是“少人化”。所谓少人化，是指根据生产量的变动，弹性地增减各生产线的作业人数，以及尽量用较少的人力完成较多的生产。这里的关键在于能否在生产量减少的同时使生产线上的作业人员数减下来。因此，为了适应这种变更，作业人员必须是具有多种技能的“多面手”。

3) 质量保证方法

在 JIT 生产方式中，通过将质量管理贯穿于每一工序之中来实现提高质量与降低成本的一致性，具体方法是自动化。自动化是指融入生产组织中的两种机制：一是使设备或生产线能够自动检测不良产品；二是生产第一线的设备操作工人发现产品或设备的问题时，有权自行停止生产的管理机制。



### 3.4.4 精益生产

1. 精益生产的基本理念

精益生产 (Lean Production，LP) 是国内的一种翻译说法，来源为美国麻省理工学院数位国际汽车计划组织 (International Motor Vehicle Program，IMVP) 对日本丰田 JIT 生产方式的总结。精，即少而精，不投入多余的生产要素，只是在适当的时间生产必要数量的市场急需产品 (或下道工序急需的产品)；益，即所有经营活动都要有益有效，具有经济性。精益生产是当前工业界最佳的一种生产组织体系和方式。


专栏 3-5

#### 精益生产方式的出现

1950 年春天，丰田汽车公司丰田喜一郎到美国仔细参观了福特汽车公司在底特律的 Rouge 工厂。对这个当时世界上规模最大、生产最有效的汽车制造厂，丰田喜一郎发现还有改进之处。回到日本之后，经过与生产管理专家大野耐一的仔细研究，他们得出一条重要结论：大量生产方式不适于日本。原因是当时日本经济十分困难，不可能花大量的外汇去购买美国的技术与装备，也不可能花巨额投资建 Rouge 那样的工厂。当时日本国内市场对汽车的需求量小，需要的汽车品种却相当多，也不可能实行大量生产。受到新劳工法保护，日本老板不能像美国老板那样，把工人当作可互换零件，随时解雇。日本企业也不像美国企业，在大量生产中雇佣大量的移民。

在汽车生产中需要大量的冲压件。冲压件的加工需要在压力机上配备重达数吨的模具。要压制不同的零件需要不同的模具。在美国，更换模具是由专家来做的。换一次模具常常需要 1~2 小时。为了提高效率，在西方一些汽车制造厂常常配备数百台压力机，以至于数月甚至数年才更换一次模具。这样大量生产冲压件，造成在制品库存相当高。而且，一旦工序失控，会大量生产不合格产品，造成大量报废，大量返工。在很多大量生产的工厂，大约有 20% 的生产面积和 25% 的工作时间是用来返修产品的。

为了解决换模问题，大野耐一花了十多年的时间研究出一种快速换模方法。他利用滚道送进送出模具，采取一种一般操作工人可迅速掌握的调整办法，使换模时间减为3分钟。3分钟换模时间使加工不同零件与加工相同零件几乎没有什么差别。于是，可以进行多品种小批量生产，从而使每个零件的制造成本比大量生产的还低。其原因是，小批生产的结果，使在制品库存大大降低，使加工过程的质量问题可以及时发现，避免了大量生产不合格品和大量返修，而且一机多用，降低了固定成本。

大量大批生产通过专用机床和专用工艺装备来提高加工的速度和减少调整准备时间，从而实现高效率加工。精细生产突破了“批量小、效率低、成本高”的逻辑，打破了大量生产“提高质量则成本升高”的惯例，使成本更低，质量更高，能生产的品种更多，是一种可以淘汰大量生产的新的生产方式。

（资料来源：陈荣秋，马士华．生产与运作管理[M]. 北京：高等教育出版社，1999：439-440.）

精益生产的基本理念体现在以下四个方面。

1) 拉动式准时化生产

以最终用户的需求为生产起点，强调物流平衡，追求零库存，要求上一道工序加工完的零件立即可以进入下一道工序。

组织生产线依靠看板形式。即由看板传递下道工序向上道工序需求的信息(看板的形式不限，关键在于能够传递信息)。生产中的节拍可由人工干预、控制，但重在保证生产中的物流平衡(对于每一道工序来说，即为保证对后退工序供应的准时化)。由于采用拉动式生产，生产中的计划与调度实质上是由各个生产单元自己完成，在形式上不采用集中计划，但操作过程中生产单元之间的协调则极为必要。

2) 全面质量管理

强调质量是生产出来而非检验出来的，由生产中的质量管理来保证最终质量。生产过程中对质量的检验与控制在每一道工序都进行。重在培养每位员工的质量意识，在每一道工序进行时注意质量的检测与控制，保证及时发现质量问题。如果在生产过程中发现质量问题，根据情况，可以立即停止生产，直至解决问题，从而保证不出现对不合格品的无效加工。对于出现的质量问题，一般是组织相关的技术与生产人员作为一个小组，一起协作，尽快解决。

3) 团队工作法(Team Work)

每位员工在工作中不仅是执行上级的命令，更重要的是积极地参与，起到决策与辅助决策的作用。组织团队的原则并不完全按行政组织来划分，而主要根据业务的关系来划分。团队成员强调一专多能，要求能够比较熟悉团队内其他工作人员的工作，保证工作协调的顺利进行。团队人员工作业绩的评定受团队内部的评价的影响，这与日本独特的人事制度关系较大。团队工作的基本氛围是信任，以一种长期的监督控制为主，而避免对每一步工作的稽核，以提高工作效率。团队的组织是变动的，针对不同的事物，建立不同的团队，同一个人可能属于不同的团队。

4) 并行工程(Concurrent Engineering)

在产品的设计开发期间，将概念设计、结构设计、工艺设计、最终需求等结合起来，保证以最快的速度按要求的质量完成。各项工作由与此相关的项目小组完成。进程中小组成员各自安排自身的工作，但可以定期或随时反馈信息并对出现的问题协调解决。依据适当的信息系统工具，反馈与协调整个项目的进行。利用现代CIM技术，在产品的研制与开发期间，辅助项目进程的并行化。

2. 精益生产的实现方法

消灭浪费是精益企业始终不渝的追求。浪费在传统企业内无处不在，如生产过剩、零件

不必要的移动、操作工多余的动作、待工、质量不合格/返工、库存、其他各种不能增加价值的活动等。向精益化转变，基本思想是通过持续改进生产流程，消灭一切浪费现象，其重点是消除生产流程中一切不能增加价值的活动，实现精益生产可以采用以下方法和手段。


【拓展视频】

1) 改进生产流程

精益生产利用传统的工业工程技术来消除浪费，着眼于整个生产流程，而不只是个别或几个工序。

(1) 消除质量检测环节和返工现象。如果产品质量从产品的设计方案开始，一直到整个产品从流水线上制造出来，其中每一个环节的质量都能做到百分百的保证，那么质量检测和返工的现象自然而然就成了多余之举。因此，必须把质量问题贯彻始终，从产品的设计开始，就保证每一种产品只能严格地按照正确的方式加工和安装，从而避免生产流程中可能发生的错误。

(2) 消除零件不必要的移动。生产布局不合理是造成零件往返搬动的根源。在按工艺专业化形式组织的车间里，零件往往需要在几个车间中搬来搬去，使得生产线路、生产周期长，并且占用很多在制品库存，导致生产成本很高。通过改变这种不合理的布局，把生产产品所要求的设备按照加工顺序安排，并且做到尽可能的紧凑，这样有利于缩短运输路线，消除零件不必要的搬动，节约生产时间。

(3) 消灭库存。在精益企业里，库存被认为是最大的浪费，必须消灭。减少库存的有力措施是变“批量生产、排队供应”为单件生产流程 (l-Piece-Flow)。在单件生产流程中，基本上只有一个生产件在各道工序之间流动，整个生产过程随单件生产流程的进行而永远保持流动。理想的情况是，在相邻工序之间没有在制品库存。

2) 改进生产活动

仅仅对生产流程予以持续的改善，还不足以实现精益化生产，还要进一步改善生产流程中的个别活动，以更好地配合改进过的生产流程。要保证生产的连续性，必须通过减少生产准备时间，机器检修、待料的停工时间和减少废品的产生。

(1) 减少生产准备时间。认真细致地做好开机前的一切准备活动，消除生产过程中可能发生的各种隐患，列举生产准备程序的每一项要素或步骤。利用工业工程方法来改进技术，精简所有影响生产准备的内在的、外在的因素，使效率提高。

(2) 消除停机时间。全面生产维修 (Total Productive Maintenance，TPM) 是消除停机时间最有力的措施，包括例行维修、预测性维修、预防性维修和立即维修四种基本维修方式。

(3) 减少废品产生。严密注视产生废品的各种现象，如设备、工作人员、物料和操作方法等，找出根源，然后彻底解决。此外，那些消除返工的措施也同样有利于减少废品的产生。

3) 提高劳动利用率

提高劳动利用率有两个方面：一是提高直接劳动利用率，二是提高间接劳动利用率。

提高直接劳动利用率的关键在于一人负责多台机器。实现一人多机的前提是建立工作标准化制度。工作标准化是通过对大量工作方法和动作进行研究，以决定最有效和可重复的方法。另外，在生产设备上安装自动检测装置同样可以提高直接劳动利用率。生产过程自始至终处在自动检测装置严密监视下，一旦检测到生产过程中有任何异常情况发生，便发出警报或自动停机。这些自动检测装置一定程度上取代了质量检测工人的活动，排除了产生质量问

题的原因，返工现象也大大减少，劳动利用率自然提高。

间接劳动利用率随生产流程的改进和库存、检验、返工等现象的消除而提高，那些有利于提高直接劳动利用率的措施同样也能提高间接劳动率。库存、检验、返工等环节所消耗的人力和物力并不能增加产品的价值，因而这些劳动通常被认为是间接劳动，若消除了产品价值链中不能增值的间接活动，那么由这些间接活动引发的间接成本便会显著降低，劳动利用率也相应得以提高。

总而言之，精益生产是一个永无止境的精益求精的过程，它致力于改进生产流程和流程中的每一道工序，尽最大可能消除价值链中一切不能增加价值的活动，提高劳动利用率，消灭浪费，按照顾客订单生产的同时也最大限度地降低库存。

## 本章小结



全球供应链是指为获得原材料，将之制成中间物品及最终产品，并通过销售系统递送到顾客手中的网络结构，其实现的是供应链上的原材料、在制品、产成品在全球范围内流动，供应链上各主体之间的相关活动超越了国家的界限，需要通过全球的进出口贸易来实现。

订单管理是物流管理的一个重要组成部分，是客户和企业的联系纽带，订单处理能力是客户服务的重要一环，包括订单准备、订单传输、订单录入、订单履行、订单状况报告等内容。

牛鞭效应是供应链中的需求波动放大现象，它是供应链结构中最为重要的性能指标，也是供应链运营中最为重要的绩效指标。引起牛鞭效应的主要原因有需求预测、非零的提前期、订货批量、供应短缺和博弈、价格波动等。控制牛鞭效应的方法与策略主要包括加强信息共享、减小顾客需求过程的变动程度、协调企业利益目标、确定供应链的合理长度和宽度等。

采购管理是为了保障企业物资供应而对采购活动进行计划、组织、协调和控制，对计划下达、采购单生成、采购单执行、到货接收、检验入库到采购结算的采购活动的全过程实施的科学管理。采购是现代供应链管理中的一个基础环节，它的管理状况关系着整个供应链的水平。

物料需求计划是在需要的时候提供需要的数量；准时生产方式是只在需要的时候，按需要的量，生产所需的产品；精益生产是尽最大可能消除价值链中一切不能增加价值的活动，提高劳动利用率，消灭浪费，按照顾客订单生产的同时也最大限度地降低库存。



### 关键术语

全球供应链　　牛鞭效应　　采购管理　物料需求计划　　准时生产制　　精益生产

## 思　考　题

1. 简要分析全球供应链形成的背景，及全球供应链管理的核心理念。
2. 订单管理包含哪些内容？如何实施订单管理的策略？

3. 什么叫牛鞭效应？它是如何产生的？控制牛鞭效应的方法有哪些？
4. 采购管理的意义和职能有哪些？
5. MRP、闭环 MPR 和 MRP II 有什么区别与联系？
6. JIT 的核心理念是什么？它与 MRP 有什么区别？
7. 什么叫精益生产？如何实现精益生产？



## 案例分析

### 惠普(HP)全球供应链

Hewlett-Packard (HP) 和它的激光打印机供应链是由相关的供货商、制造地点、配销中心、批发商业者和顾客所形成的网络。打印机在温哥华依两阶段的生产过程中加以制造，成品打印机被配送到不同国家。这些产品会被分为三大类别，分别送到三个物流中心：北美、欧洲和亚太地区。这些输出产品经由海运运送到这三个物流中心。完成整个 PCAT 和 FAT 所需的生产周期时间大约是一星期。从温哥华到圣荷西(加州)的物流中心的运输时间大约要一天，而把这些打印机运送至欧洲和亚洲要花四到五星期。

国内到全球的供应链有复杂度增加和不确定性的特征。从管理的观点，全球化的供应链有 3 个特性不同于国内的供应链，在这里加以讨论。

1. 实质的地理距离

增加距离意味着更久的运输前置时间。公司会采用更多的存货来弥补它。然而，更长的运输时间并不只是意味着会增加供应前置时间的平均长度。他们也使前置时间增加变异性。越过不同国家边界的商品运输是容易遭遇到不可意料的复杂性与官僚海关税手续程序的拖延。这种所增加的不确定性会利用增加缓冲存货来处理，这对长鞭效应会产生更不稳定的因素。结果所产生的存货水准的易变性会导致昂贵的缺货状况、客户需求反复无常和较高的行政费用。

管理全球性生产工厂网络的公司将面对具有不同地理位置的供货商的情况下，如何执行及时生产的挑战。有一些公司发现如要达到这种需要紧密排程配合和时常与远程供货商进行信息回馈的条件是几乎不可能的。例如，某大计算机公司对于要完成全球采购计算机系统来源的策略是如此复杂，以至于无法达成对销售国家来执行及时交货。虽然商品在两三天之内就可以完成通关手续，但是文件的问题会耽误二到三星期的配送。如此延误的情形通常会在一个产品上每年发生一或两次。

2. 增加预测难度和不准确

由于长远地理距离所增加的响应时间会使预测作业更复杂化。但是距离只是使这个预测作业复杂化的其中一个因素。在许多情况下，不同地理位置意味着公司会在不同文化环境下运作，使用不同语言和观察不同操作习惯。这些差异性实质增加了沟通的困难，产生不同观点与假设来评估将来的市场演变。将这些复杂性添加到相当熟悉的不同部门之间预测差异现象，公司本身会发现自己已经产生一种尖锐问题，即高度失真、不精确的信息正在作为规划使用。

传统存货理论明白指出安全存货量将随着预测误差大小而调整以应付需求的不确定性变化。因此在全球供应链中，制造商和零售商终究会去储存相当高的存货水准，而且由于长鞭效应的恶化，必须处理高度异变性的存货水准。这些效应更因为无法对扩大的国际零售商网络的出口销售竞争和促销活动加以协调，变得更恶化。

3. 汇率和其他的总体经济不确定性

汇率和通货膨胀是全球供应链环境中的两个复杂的总体经济因素。公司能够运用他们的全球供应链的弹性架构消除不利的汇率移动。一个经常使用的技巧是要公司转移它的采购对象到那些能够以最低的当地货币提供输入最低成本的供货商。在这个技巧下，公司在许多不同国家中与其供货商建立关系，因此他们能够运用全球供应的经验来推动这个技巧。有时可进一步在更远的地区建立新的国际供货商。这个策略的价值在长期被低估货币的供货商国家环境中可以是肯定的。

在通货膨胀的环境，特别是在发展中国家的超通货膨胀情况下，有效的供应链对策是十分重要。在这样的环境中要能成功的关键在于能够及时提高价格与最小化延迟完成顾客的收集。公司必须强调输送通路是能够简化服务且立即付款。对许多国家的环境和企业，这代表大量借用批发商与全国性的超商链。销售涵盖面应该要彻底以确保与顾客能及时完全地沟通，沟通有助于价格提升和改变的宣告和实行。最后，供应链中的前置时间必须缩短以确保快速和精确的配送。这可允许公司的管理存货量减到最少和避免由于发票与收到的商品的差异延迟付款。

4. 全球市场中产品爆发多变性

全球竞争环境迫使公司供给许多不同国家高度客制化产品与服务。这样使得公司提供产品模型多样性和服务的多选择性。通常，制造一种对适合不同市场的产品，公司会先产生一个基本产品，其中包含有大部分的特性和组件，最后再稍加组装使这个成品适合不同市场的指定规格。例如，对不同国家所制造的计算机会有所不同，如适合当地电压、频率、插座规格。此外，键盘和手册也必须与当地语言相匹配。如此在表面上做微小的差异改变，却能使公司生产上百个不同但看起来一样的计算机。

**思考题：**

1. 为什么说供应链管理需要建立一个遍布全世界的制造商和配送机制的网络？这对惠普的全球供应有何影响？惠普在其供应链中应注意哪些环节？

2. 面对着全球化的物流网络的不确定性和复杂性，从管理的观点，讨论惠普全球化供应链的特性如何不同于国内的供应链？有哪些实质性的不足？

3. 从惠普的实践来看，物流、配送和网络信息技术系统是如何制约惠普供应链与市场竞争力的？如何理解惠普主要技术参数？其体现哪些特点？

4. 简要说明惠普必须建立强有力的管理信息系统，并通过EDI或互联网与供应商、用户、运输企业等连接，实现采购、订单处理、存货管理、配送计划等信息处理的网络化、自动化的重要性。

# 第 4 章　国际货物运输管理

【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
|---|---|---|---|
| 国际运输规划 | 掌握 | 国际运输规划的内容、国际货运方式选择的影响因素、承运商的管理<br>企业运输外包决策、承运商管理 | 运输经理的职责与工作内容 |
| 国际海洋运输 | 掌握 | 国际海运的特点<br>国际海运的方式与组织流程<br>国际海运单证 | 运输方式选择与管理 |
| 国际航空运输 | 了解 | 国际空运的特点<br>国际空运的流程与单证 | 空运管理 |
| 集装箱与国际多式联运 | 掌握 | 集装箱运输的特点、国际多式联运的优点和性质 | 了解集装箱和多式联运的发展 |
| 国际货运代理 | 掌握 | 国际货运代理的种类、作用、责任 | 选择货物的代理 |




## 巨轮的远航

2015年1月8日，中国海运集团旗下集装箱运输船“中海环球”(CSCL GLOBE)轮抵达英国菲利克斯托港，这是这艘全球最大集装箱船的全球首航，它是于2014年12月3日从中国青岛港启航的。中国驻英国大使刘晓明、英国财政部商务大臣戴顿勋爵、中国海运集团副总经理黄小文以及中英航运界人士200多人参加了在英国举行的首航仪式。

“中海环球”轮是韩国现代重工集团为中国海运集团建造的5艘19 100 TEU型集装箱船中的第一艘。该船全长400米，宽56.8米，比美国海军“尼米兹”号航空母舰还长67米，它的净载重吨为18.6万吨，可创造19 100个20英尺标准集装箱(TEU)，是当时世界上最大的集装箱船。不过“中海环球”轮的记录仅保持了53天，就被地中海航运的奥斯卡号(MSC OSCAR)刷新了。奥斯卡号的载箱量为19 224 TEU，由韩国大宇集团建造，2015年1月25日开启全球首航。

集装箱船容量不断增长是近二十年来的一种趋势。1996年马士基建造出世界上第一艘超巴拿马级(Post Panamax)集装箱船“Regina Maersk”轮的时候，整个航运界为之惊呼，该船的载箱量高达6 000 TEU，无法通过只允许载箱量4 400 TEU的船舶通行的巴拿马运河，因此被称为超巴拿马级轮船。当然，这样的大型船舶从来不去美国东海岸，它们只在欧洲经亚太往返于美国西海岸的航线上航行。

全球最大的班轮公司马士基是集装箱船大型化的积极倡导者，2006年，马士基航运又投入运营了全球首艘一万标准箱级集装箱船，率先挑起了万箱级集装箱船装备竞赛。就在各个航运公司纷纷建造运营一万标准箱以上的集装箱船舶的时候，2011年，马士基航运又先后订造了20艘3E级18 000 TEU超大型集装箱船。这种集装箱船是马六甲海峡通行的极限。

或许有人会风趣地说：极限是用来被突破的。19 100 TUE的“中海环球”成为突破极限的选手。《劳氏日报》(Lloyd’s List)的集装箱专家达米安·布莱特见证了“中海环球”抵达菲利克斯托港时的壮观景象，他说“就像有一座办公大楼在旁边一样”。但这并不是集装箱容量的最终纪录。2017年5月23日，上海洋山港迎来了新一代世界最大集装箱船21 413 TEU的“东方香港(OOCL HONG KONG)”轮的首航。

集装箱集装箱船舶大型化的浪潮仍在继续。不过，布莱特认为22 500 TEU的集装箱船大概是个极限。现在载箱量在1.8万TEU至2万TEU的船舶基本上只能在亚欧航线之间运行，其他航线包括美国航线上的港口无法处理这样的大型船舶。

航运公司追赶巨型集装箱货轮的动机是什么呢？答案是超大型集装箱船具有明显的规模经济优势。马士基把3E称作是“世界上最高效的船”。根据马士基航运的测算，在同一航线上，3E级18 000 TEU超大型集装箱船的成本要比10 000 TEU集装箱船低约15%。而“中海环球”轮的每标准箱的耗油量大概比承载量为1万个货柜的货轮少1/5左右。虽然这些巨轮都造价不菲，一艘3E级19 000 TEU货轮的造价估计超过1.5亿美元。但是，货运量的增长和燃油成本的降低，足以抵消这部分成本。节约的另一个来源是船员。“中海环球”号的船队人数少得惊人，在航行期间，只有23人在船上。成本降低还来自港口使用费等相对固定费用的均摊。

然而，在汹涌澎湃的巨轮化浪潮中，从不缺少理性的声音。船舶的大型化源自航运公司的竞争，航运公司原本打算通过船舶大型化来减低单位成本，但竞争的结果是总运力的增长比总需求增长速度快，特别是在亚洲—欧洲和亚洲—北美航线上，由于船舶吨位的限制较小，所以大型船舶集中在这两条航线上，使得竞争格外激烈，尽管少数航运巨头承接了更多的载货量，可是另外的航运公司则陷入了窘境。即使仅从运输成本来衡量，集装箱船大型化形成的规模经济是有限的。经合组织(OECD) 2015年发布的一项研究成果显示，2005—2014年的十年间，集装箱船的承载量扩大了一倍，但每标准箱的成本仅降低1/3，而且集装箱船中60%的船舶成本削减并非是规模化经济的效果，而是由主机效率提升所带来的。为

了适应集装箱船的大型化，港口基建扩张的成本每年约 4 亿美元左右。港口的装卸和仓储成本也随着船舶的大型化而有所上升。

(资料来源：根据多种渠道信息整理编写。)

运输是物流领域主要并且最重要的部分。在我国，运输费用大约占到物流总费用的 55%，降低运输费用可以有效地节约物流成本。导入案例中介绍的航运业船舶大型化趋势，一方面反映了物流技术的进步，同时运输成本不断降低，运输服务的利用者面临更多的选择。本章介绍国际运输规划、国际海运管理、国际空运管理、国际多式联运以及国际货运代理相关内容。

## 4.1　国际运输规划



### 4.1.1　国际运输规划概述

国际货物运输是指在国家与国家、国家与地区之间的货物运输。在国际物流活动中，长运距、中间环节多、不同的交通和海关的规定、基础设施、汇率、文化和语言的差异使得运输过程中遇到的问题变得复杂。导入案例中介绍的摩托罗拉公司对承运商进行管理并选择合理的运输方式，从而使公司、客户、供应商和运输服务商从良好的运输管理中受益。正因国际运输的复杂性和重要性，运输管理者必须要清楚地知道各种运输方式的特点，了解物流流程，管理承运人，与国际货运代理合作等。

1. 国际运输规划的内容

许多企业都设有专门的运输经理负责运输业务。这一职位所负责的工作内容恰好说明了运输规划工作的内涵。美国供应链管理专业协会 (Council of Supply Chain Management Processionals，CSCMP) 对运输经理工作职责有以下定义。

(1) 通过指导提高自营、第三方和协议运输系统的效率。

(2) 管理员工并确保各种运输的时效性。

(3) 制订计划以确保有足够的存储、装卸和货物运输设备。

(4) 负责制订日常计划、选择线路、制定预算以及承递运费收据和协议谈判。

(5) 与国际货运代理商合作实现货物跨国流通和报关的一体化。

运输经理的职责可归纳为：国际货物运输方式的选择、承运人的管理、路线制定和规划及国际货运的相关工作等。

制定运输规划要注意 3 个关键因素：时效性、一致性和可控性。时效性是指货物从出发地运到目的地的速度；一致性是指每次都能稳定地将货物在同一时间送达，这对于库存有重要影响，良好的一致性能够降低对库存的需求；可控性指在运输前或运输过程中进行调节的能力。通信业的发展给运输业带来了重大变革，使企业能够在运输过程中与运送人员保持实时联系，甚至可变更线路。

2. 国际运输规划决策的参与者

国际货物运输不仅仅只涉及托运人、收货人和承运人，而且还要受到政府和公众的影响。要了解运输决策的制定，首先要了解国际货物运输环境。

1) 托运人和收货人的运输经理

在运输规划的过程中，运输经理必须考虑在成本与服务间取舍。托运人和收货人的运输经理的共同目的，是要在规定的时间内以最低的成本将货物从起始地转移到目的地。运输服务中应包括具体的提取货物和交付货物的时间、预计转移的时间、零灭失损坏以及精确与合时地交换装运信息和签发单证。

2) 承运人

承运人作为中间人，期望以最低的成本完成所需的运输任务，同时获得最大的运输收入。这表明，承运人想要按托运人 (或收货人) 的运输经理愿意支付的最高费率收取运费，而使转移货物所需要的劳动、燃料和运输工具成本最低。要实现这一目标，承运人期望在提取和交付时间上有灵活性，以便于能够使个别的装运整合成经济运输批量。

3) 政府

政府期望一种稳定而有效率的运输环境，以使经济能持续增长。运输能够使产品有效地转移到全国各市场中去，并保证以合理的价格销售产品。而国际货物运输本身也是国际服务贸易的一种，能增加一国外汇收入。因此各国政府通常都要对国际货物运输通过规章制度、政策等形式来进行干预。如政府对承运人进入市场的资格、服务的市场或服务价格进行管制等。

4) 公众

公众关心运输的可达性、费用和效果及环境和安全上的标准。公众的意愿或要求会影响政府对运输规章等的制定和修改。

托运人、收货人以及公众等之间的关系如图 4.1 所示。



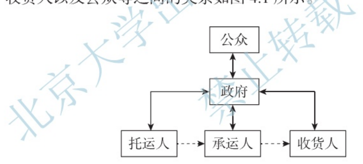



**图 4.1　托运人、收货人以及公众等之间的关系**

注：- - -➤表示货物流；⟷表示信息流。

(资料来源：[美] 克里斯托・鲍尔索克斯．物流管理：供应链过程的一体化 [M]. 北京：机械工业出版社，1999：243–244.)

### 4.1.2　国际货物运输方式的选择

组织国际物流，必须正确选择运输方式和管理组织方式。国际物流的运输方式除了一般的海运、铁路运输、公路运输、空运、管道运输及邮政传递外，还包括多式联合运输。国际货物运输方式的选择，应考虑以下因素。

1. 运输成本

运输成本是国际物流对运输方式选择上的首要考虑因素，其原因是运距越长，运费负担越重。据统计，在对外贸易的价格中，某些商品的物流费用有时可占出口货价的 30%~70%，对于煤炭、矿石等低价值货物，这一比例或许更高。在国际物流中，大型专用船舶的运输成本较低，定期班轮则较高，包轮则更高。一般而言，海运成本低于陆运成本，但如果海运有大迂回则利用大陆桥会在运载成本方面有一定的优势。

2. 运行速度

国际物流速度也很重要。主要有两个原因：一是运输距离越长，运输时间越长，则资金占用时间越长，加快速度有利于资金周转，降低资金占用成本；二是国际贸易商品的时效性很强，国际市场上价格变化快。如果由于速度慢错过了好的销售时机而使价格降低，就会使利润下降。所以缩短物流时间会有一系列的好处。

3. 货物运输的性质

货物的特点及性质有时对物流方式的选择起决定作用。货物运输的性质包括以下几个方面。

(1) 尺寸。货物的尺寸和体积。

(2) 重量。货物的净重。

(3) 密度。同时衡量货物的体积和重量。

(4) 可装载性。以上3个因素都会影响货物的可装载性。体积大、笨重的货物较难装载；体积小、轻巧的货物相对容易装载，但处理作业会更复杂。

(5) 搬运。一些货物会装上把手或采用其他方式以便于搬运，另一些货物搬运起来就相对困难些。鲜活货物的搬运相当麻烦，而适合集装箱装运的货物处理起来就比较简单。近年来在国际贸易中增长较快的冷藏货物的搬运也需要特殊处理。

(6) 可靠性。指货物在运输过程中发生损坏或丢失的可能。一些货物容易被盗，如电子产品；一些货物容易损坏，如新鲜水果。而像废纸这类货物就不存在这个问题。

(7) 危险货物。许多商品通常并无危险性，但在运输状态下却可能产生危险。

(8) 特殊服务要求。一些货物需要特殊服务，如牛皮必须浸泡在有毒性溶剂中；运送牲畜时，途中需要定时喂食。

4. 交货时间的要求

对于合同规定交货时间短、客户急需的货物、因备货等自身原因造成必须快运（溢价运输）才能在合同规定的时间内交货等，则要选择运送速度快的空运或汽车陆路运输。对于交货时间充裕的货物，则主要考虑运输成本问题。

5. 物流基础设施条件

由于国家之间发展的不平衡，一个国家中可以选择的物流方式，到另一个国家便不能采用，原因是另一个国家缺乏采用这种方式的必要基础设施。在选择时，如不考虑这个问题，是无法形成有效的物流系统的。最典型的例子是，大型船和集装箱，如缺乏必要的水域条件、港口条件，大型船无法作业，即使运价合适，也不能选择大型船；如果没有大型集装箱装运码头和集装箱集疏的腹地条件，则也不可能大量选择集装箱方式。



### 4.1.3 运输外包决策

如今，将运输业务外包已经非常普遍，其目的是帮助公司提高服务水平、降低成本、重组内部流程、将更多的资源投放在核心业务上。对小公司而言，运输外包可能仅仅是因为公司人员缺乏运输经验；对于大公司而言，运输外包意味着潜在的成本节约和服务水平的提高。当然也有一些企业通过自有运输公司完成自己的运输业务。显然，有多种运输服务可供选择，公司必须分别对它们在成本和服务方面的影响进行评估。

1. 自营运输

自营运输是指生产企业借助于自身的物质条件自行组织的物流运输活动，企业拥有自己

的物流资源，包括运输工具和设备、人员等。自营运输最普遍的形式是大型公司运营自己的卡车车队。自营运输模式的优势是灵活、易控制，与其他物流环节的紧密整合，以及易沟通。自营运输能够很好地适应组织的需要，使用最佳的车辆类型、规模、运输时间和客户服务等，同时也有如车辆广告的市场促进和产生可靠、长期信任的效果等无形的效益。

但自营运输投资规模较大，如果缺乏专业物流管理人才，物流投资和管理风险将增大。自营运输不仅是一种运输决策，也是一种财务决策。应对公司的雇佣承运人与自营运输经营的现有成本和业务数据进行比较。只有在比使用第三方承运人更廉价时才运营自己的车队，这意味着自有运输必须至少与专业运输公司一样有效。

2. 第三方承运人

企业与其他企业共同管理物流或者将物流活动通过合同的形式外包出去，由专门提供这类服务的第三方物流供应商来做，这种模式叫物流外包。由第三方公司来承运的优点是专业的公司经营运输，有利于组织集中强化核心竞争力。第三方承运人可以利用其专业的技术、设备和管理经验帮助企业提供更好的服务或降低成本。第三方承运人通过合理组织运输更容易实现规模经济和降低成本，并能得到很多运营优势。例如，它们可以通过将小批货物组合成大批量，减少目的地之间的运输次数，或者通过协调运输实现回程，即运送车辆在返回时装载其他物料。

根据企业与第三方物流企业合作程度的不同，物流外包可以划分为三个层次，如图4.2所示[①]。

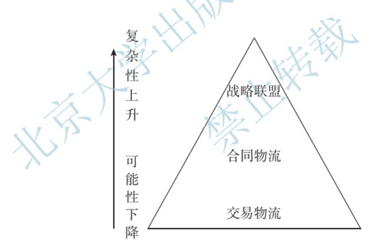





**图4.2　企业物流业务外包**

1）战略联盟

战略联盟是一种有计划的持续性合作关系，合作双方彼此能满足对方需要，并为实现共同的利益而具有共同的价值取向、目标和企业战略。一个卓有成效的物流网络，要求托运人与承运人在战略及营运层面上建立合作关系。这种关系一旦建立，托运人与承运人就成为伙伴关系或联盟的一部分。已经实施了这种理念的公司有 Black and Decker、GTE、McKesson、宝洁、施乐、3M 等。

2）合同物流

合同物流是一种按具体情况确定的关系，以合同为指导，取决于供应商是否能够满足货主指定的绩效目标。合同运输公司提供广泛的服务，从临时的包裹收寄到为单个客户运营的

① [美]罗纳德·H. 巴罗，企业物流管理——供应链的组织、规划与控制[M]. 北京：机械工业出版社，2006：564–565.

大型专一车队。与物流战略联盟相比，合同物流公司出售服务，而不是与对方结成伙伴关系并从联盟各方通力合作中受益。合同物流公司声称他们可以针对物流问题提出高水平的物流解决方案。

3）交易物流

交易物流是建立在一次交易或一系列独立交易的基础之上。

3. 企业运输外包决策

采用自营物流还是寻找其他管理方式取决于两个因素的平衡：物流对于企业成功的关键程度及企业管理物流的能力。企业所处的位置决定了其采取的战略[①]，如图4.3所示。

如果公司对客户服务要求高，物流成本占总成本的比重大，且已经有高素质的人员对物流运作进行有效的管理，那么该企业就不应将物流活动外包出去，而应当自营。沃尔玛就是这样的公司，其供应渠道的管理非常出色。另外，如果对于一家公司来说，物流并不是其核心战略，企业内部物流管理水平也不高，那么将物流活动外包给第三方物流供应商就有利于降低成本、提高客户服务质量。戴尔电脑公司认为其核心竞争力是营销，是制造高科技的个人电脑硬件，而不是物流，因此戴尔电脑在世界各地直销时，就与几家第三方物流企业合作，在一定地理范围内分销商品。

如果物流是企业战略的核心，但企业物流管理能力很低，那么寻找物流伙伴将会给该公司带来很多收益。好的合作伙伴在公司现有的、甚至还未进入的市场上拥有物流设施，可以向企业提供自营物流无法获得的运输服务及专业化的管理。相反，如果公司的物流活动不那么重要，但是由专业人员管理，那么该公司就会主动寻找需要物流服务的伙伴，通过共享物流系统提高货物流量，实现规模经济效益，降低企业的成本。而这种企业的目标伙伴就应该是处于图4.3中左上方的那类公司。



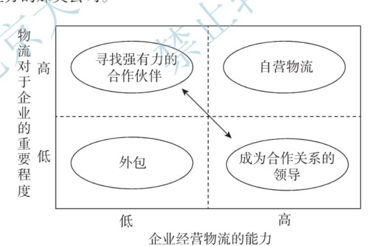



**图4.3 物流活动经营形式选择**

### 4.1.4 承运商的管理

承运人与托运人的战略是相互关联、密不可分的。运输是物流战略中不可或缺的组成部分。承运人必须理解运输在公司整体物流系统中的地位，公司也必须理解承运人如何辅助它们满足客户需求以取得利润。由于运输影响客户服务、及时递送、服务一贯性、库存、包装、

① [美] 罗纳德·H. 巴罗. 企业物流管理——供应链的规划、组织和控制 [M]. 王晓东，译. 北京：机械工业出版社，2006：564–565.

仓储、能源消耗、污染及其他因素，因而运输经理必须采取最佳的承运人战略。

承运人选择决策有四个阶段，即发现问题、搜索信息、选择承运人、事后评估。

1. 发现问题

发现问题阶段是由许多因素触发的，比如客户需求、对现行模式的不满、公司配送方式的改变等。通常，最主要的因素与服务有关，在客户没有明确指定运输模式的情况下，可以考虑各种可行的选择。

2. 搜索信息

在搜索信息过程中，运输经理对能够帮助其进行承运人决策的各种信息进行考察。可以利用的信息包括过去的经验、承运人的要求、公司运输记录、公司的客户。一旦收集好所需的信息，就可以利用采集的信息对承运人作出选择。

3. 选择承运人

1) 签订托运合同

选择承运人，并最终签订托运合同。利用以前在搜索阶段收集的信息，运输经理确定哪种选择能够在可接受的成本基础上最好地迎合公司客户的需求。每个企业都有选择承运商的标准。物流领域的许多研究都着眼于企业如何选择承运商以及如何经营合作关系。通常，与服务相关的因素是选择承运人的决定性因素。

订立合同的好处很多。合同使托运人能对运输活动施加更多的控制，通常成本较低，可以预见并防范费率的波动。此外，合同可以向托运人提供服务水平保证，使托运人利用运输取得竞争优势。每一个承运人－托运人合同的具体形式可以不同，取决于一些因素，如所涉及的模式、承运人、货运公司的类型、所运送的产品以及竞争的水平。买卖双方之间的协议规定了卖方所必须达到的具体的运输标准，这些标准包括将要托运的货物、财务结算条款、对运输的要求 (时间和地点)、包装、将要使用的运输工具和方法以及货物保险。此外，《国际贸易术语解释通则》还规定了买卖双方进行运输所要承担的义务。



2) 承运人进行路线规划并实施运输方案

考虑到在装备和设施上的巨大投资以及营运支出，好的路线制定和规划对取得满意的公司利润水平和客户服务水平非常重要。近年来，由于激烈的竞争和管制的解除，以及一些经济因素 (如燃料、劳动力和设备) 的影响，路线制定和规划变得更加重要。对于托运人，更好的路线制定和规划会带来成本与服务的改善。例如，Bashn-Robbins (一家在美国拥有 2 500 家商店的冰淇淋制造商) 用计算机进行运输队伍的行程安排，结果减少了 10% 的卡车营运里程，相当于每年节约成本 18 万美元。

承运人能够通过优化其路线制定和规划来取得相当大的利益。例如，通过提前安排进入特定市场的货物运输，同时减少递送的频率，运输工具的承载量就会增加，就会给承运人节约成本。装卸与递送频率的减少，会使递送相同数量货物所需的运输水平降低，从而节约运输成本，提高生产率。

再如，将各种不同的路线搭配使用，以及改变客户递送时间。如果客户允许在非高峰时段运输，承运人就有了更大的空间来选择递送时间，从而提高车辆利用率，降低每次运输的设备成本。

一般来说，改进了的路线制定和规划对承运人的好处有车辆利用率增加、客户服务水平更高、运输成本更低、在设备上的资金投入减少、管理决策制定更好。



专栏 4-1

## 索尼集团的承运人

索尼公司是世界著名的电子电气、影视娱乐及通信产品的制造商，2015 财年营业收入 675 亿美元，其中 70% 营业收入来自日本以外的海外市场，是一家名副其实的跨国公司。索尼是国际物流需求的大客户，索尼每年零部件物流的费用占生产总成本的 6%，如果以生产总成本占营业收入的 80% 计算，则每年零部件物流费用高达 32 亿美元。据国际物流专家估计，仅电子产品一项，索尼集团每年的全球集装箱货运量已经超过 16 万标准箱。

索尼集团以优异的物流管理能力作为提高国际竞争力的支撑，专门组建了物流公司，并在海外建立分支机构。索尼的物流管理理念是：必须从战略高度去审视和经营物流，每时每刻都不能忽视物流。索尼与日本商船三井、日本邮船、川崎船务等实力雄厚的航运集团结成联盟，但在物流管理业务上始终保持独立自主的地位。索尼集团每年举行一次与承运人的全球物流洽谈会，通过认真谈判，把计划中的集装箱货运量配送给选中的承运人。在合同中，索尼集团公司给对方一年的集装箱运量的许诺，如果在一年中，索尼所需的集装箱运量低于许诺，索尼向承运人赔款；如果数量超过许诺，索尼并不要求承运人提供运费折扣。在合同中，索尼只要求承运人提供半年运价报价，以此加强与承运人的合作和联系，获得高水平、低成本的物流服务。这个合同条款在对美航线中用得比较普遍，而在其他贸易航线中，则很少向承运人承诺集装箱的年度总托运量。

索尼的独立且出色的物流管理能力还体现在灵活多样的承运人选择策略。索尼通常的做法是在不同地区与不同供货商及不同的承运人商谈不同的物流项目，如索尼公司在北美和亚洲的物流谈判就不包括采购项目，在欧洲的物流谈判就包括采购项目。为了降低物流成本，索尼集团公司常常根据实际需要，办理集装箱货物的“多国拼箱”。比如，索尼公司把半箱货物的集装箱从某一个产地发往新加坡或高雄，在那里把另外一种产品拼箱，变成满箱货物，然后继续运输，直至北美或者欧洲某目的港。索尼集团目前把这些物流服务委托给东方海外和马士基船务公司承担。

索尼物流管理努力的目标：一是努力缩短从产品出厂到客户手中的过程和所用的时间，特别是要缩短跨国转运、多式联运和不同类型运输方式之间货物停留时间；二是大力加强索尼与承运人之间的合作关系；三是建立地区性物流基础设施，新加坡、中国和东欧等地区性的物流网络已经基本建成。

（资料来源：根据索尼官网 www.sony.co.jp 及其他公开信息编写。）



4. 事后评估

一旦选择好了模式或承运人，就必须形成一定的评估程序以确定模式 / 承运人的绩效水平。公司的事后评估 (Post Choice Evaluation) 过程可能非常详细，也可能根本不进行评估。对大多数公司来说，事后评估程序介于这两个极端之间。很少有公司对客户对于其承运人的抱怨置之不理，而这就是一种事后评估的形式。许多公司采用其他技术，如进行成本研究、审计及对按时装卸和递送进行考察。有的公司会对承运人的服务质量进行统计分析，如准时性和损失率等。

随着托运人减少与其交易的承运人数量并开始发展核心承运人，承运人选择变得更加重要。通过增加货物数量以取得更多的折扣和更高的服务水平，托运人能够减少其运输成本。同时，承运人不得不与更少的托运人交易，而这些托运人会在长时期内连续地运送大宗的产品。所以托运人也会受益。

# 4.2 国际海洋运输


专栏 4-2

### 全球海运联盟风起云涌

2015年年底，中国两大远洋运输公司中远集团和中海集团宣布合并重组为“中国远洋海运集团有限公司”。合并后的中远海运集团，其干散货总运力将跃居世界第一，集装箱船队运力全球排名升至第四位。与此同时，全球第3大集运船东达飞轮船以24亿美元收购东方海皇，成为有史以来最大集运业务整合项目。

海运巨头的重组并未停下脚步。2016年4月，中远海运集团所属的中远集运与达飞轮船、长荣海运和东方海外，决定组成“大洋联盟”(Ocean Alliance)。这是业界运力排名第三、第四、第五以及第九的集装箱航运公司组建的新联盟。但这并非是海运行业整合的序幕。早在2014年7月，马士基航运、地中海航运和达飞轮船打算成立P3联盟，遭到中国商务部的否决之后，马士基航运和地中海航运于当年10月决定签署为期10年的船舶共享协议，即2M联盟。达飞轮船则与中海集运以及阿拉伯联合航运组建Ocean Three (O3)联盟。

此外，中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运成立了CKYHE联盟，赫伯罗特、商船三井、日本邮船、东方海外、美国总统轮船、现代商船组建了G6联盟。Alphaliner的数据显示，全球排名前16位的集装箱班轮公司，有15家分属于四大联盟成员。在亚欧航线上，2M占据35%的运力份额，CKYHE占据25%的运力份额，O3占据23%的运力份额，G6占据16%的运力份额；在北美航线上，2M占据16%的运力份额，CKYHE占据34%的运力份额，O3占据14%的运力份额，G6占据29%的运力份额。

新组建的OCEAN Alliance联盟，集装箱总运力超过600万标准箱(TEU)，这意味着以前的几个联盟面临重新选择合作伙伴和市场份额变化的现实。需求低迷、船舶大型化压力加大，集装箱运输市场供需矛盾一段时间内很难得到根本性缓解。在航运市场寒冬季节，联盟化是大势所趋，联盟合作有利于提升船舶的使用效率并降低成本。更重要的是，货主将面临新的选择。

（资料来源：根据Alphaliner.com及其他公开资料编写。）



## 4.2.1 国际海运的特点

国际海洋货物运输是国际贸易运输最传统的方式。据联合国世界海运组织《世界海运回顾》所述，至2005年，世界上仍有超过90%的国际贸易货物流量是通过国际海上运输来完成的。国际海运和国际空运是国际贸易物流中的重要组成部分。海洋运输之所以被如此广泛运用，是因为它与其他国际货物运输方式相比，主要有以下明显的优点。


【拓展视频】

1. 运量大

海洋运输的运载能力要远远高于陆路、航空运输。随着造船技术的不断提高，船舶的运载能力也不断提高。一艘万吨轮船载重量相当于200节50吨载重量的火车车厢的运量。

2. 运费低

海洋运输利用天然形成的海洋航道，所支付的航道建设与维护费用很小，加之货运轮船向巨型化发展，每吨货物所担负的运输成本相对较小。一吨货物的海洋运费仅相当于铁路运费的1/5、公路汽车运费的1/10和航空运费的1/25。

3. 通过能力强

地球上70%的面积被水覆盖，海洋运输利用天然水路，不受道路和轨道的限制，通货能

力比汽车和铁路等运输方式要大。如果政治、经济等贸易条件变化，还可以随时改选最有利的航线。

4. 适用于多种货物的运输

海洋运输可以适应多种货物运输需要。现在有许多专门根据货物尺寸和载重等需要而设计的船舶，如杂货船、冷藏船、木材船、油轮、集装箱船、液装船、载驳船、天然气船和多用途船、散装货轮等。

5. 有利于增强国防后备力量

在特殊时期，船队往往被用来运送军事物资等。

除了以上优点外，国际海洋运输业有一些不足之处。首先，风险性较大。国际海洋运输的周期相对较长，受气候和自然条件影响较大，有时受海洋气候限制不能按时出航，延误了航期。因此，一定要为货物保险，以减少损失。另外，国际海洋运输的速度较慢，不利于一些易腐化变质的货物的运送。如要提高航速，则燃料消耗费用会大大增加，从而增加运送费用。

### 4.2.2 国际海运的运输方式


【拓展视频】

按照海洋运输船舶经营方式的不同，可分为班轮运输 (Liner Transport) 和租船运输 (Shipping by Charting)。

1. 班轮运输

班轮运输，又称为定期船运输，是指船公司按照公布的船期表在特定的航线上，以既定的挂靠港顺序，进行规则的、反复的航行和运输的一种船舶经营方式。它包括件杂货班轮运输和集装箱班轮运输。班轮运输是随着工农业生产的发展，在运量激增、货物品种增多的条件下，为适应货物自身价值高、批量小、收发货人多、市场性强以及送达速度快的货物运输要求而产生和发展起来的。现在集装箱班轮运输已是国际物流业的主流业务之一。因此，在组织班轮运输时不仅对船舶的技术性能以及船员和设备等有较高的要求，而且还需要有一套与之相适应的货运程序。

班轮运输主要具有以下特点。

(1)“四固定”，即航线固定、港口固定、船期固定和费率的相对固定。

每一条班轮航线的始发港和目的港、中间挂靠港、到达各港口时间以及运价都通过适当的媒体对外公布，便于社会各界广泛利用。如 2009 年美国总统轮船公司在福州新港开辟首条欧洲航线。新航线沿途挂靠宁波—洋山—福州新港—厦门—香港—赤湾—新加坡—科伦坡 (斯里兰卡)—苏伊士运河 (埃及)—塞德港 (埃及)—南安普顿 (英国)—泽布腊赫 (比利时)—汉堡 (德国)—鹿特丹 (荷兰)—萨拉拉 (阿曼)，其中每周三靠泊福州新港码头。

(2) 由班轮公司负责货物的配载和装卸，运费内已包括装卸费用，班轮公司和托运人双方不计滞期费和速遣费。

班轮运输是根据班轮运价表向货方收取运费的。班轮运费不仅包括货物从启运港至目的港的运输费用，还包括货物在启运港的装船费用和目的港的卸船费用。因此，货物在港口有关装卸的一切费用均应由船方负担，不再另行向货方计收。货方可根据班轮费率表事先核算运费和附加费用，从而能比较准确地进行比价和核算货物价格，来决定贸易是否应该成交。

(3) 手续简便，方便货主托运。

班轮所承运的货物种类繁多，批量较小，而且来自于众多的托运人。作为承运人，班轮公司不可能临时与每个托运人签订运输合同，而只能按照约束提单的国际公约或有关国内法律，事先拟定有关承、托双方权利与义务的班轮提单。在货物装船后，由船舶公司或其代理人签发提单。船、货双方的权利、义务与责任豁免，以船方签发的提单条款为依据，并受统一的国际公约的制约。在货物装船之前，承运人和货主之间不需要签订书面运输合同，而一般采取在码头仓库交接货物，故为货主提供了更便利的条件。

(4) 班轮承运货物的品种、数量比较灵活，特别有利于一般杂货和小额贸易货物运输。

在国际贸易中，除大宗商品利用租船运输外，经常有零星成交、批次多、到港分散的货物。因为班轮船舶在固定的航线上有规则地从事运输，即使是小批量货物，货主也能随时向班轮公司托运，而不需要将货物积攒成大批量时再交付运输。这样，货主能节省货物集中等待时间和仓储费用。

2. 租船运输

又称为不定期船 (Voyage Charter) 运输。它与班轮运输的方式不同，既没有固定的船舶班期，也没有固定的航线和挂靠港，而是按照货源的要求和货主对货物运输的要求安排船舶航线计划、组织货物运输的相对于班轮运输的另一种船舶经营方式。

1) 租船运输的方式

租船运输的方式包括航次租船 (Voyage Charter)、定期租船 (Time Charter) 和光船租船 (Bare Boat Charter) 三种方式。

(1) 航次租船，又称定程租舱，它是由船舶所有人负责提供船舶，在指定港口之间进行一个航次或数个航次承运指定货物的租船运输。定程租船就租赁方式的不同可分为单程租船，又称单航次租船，来回航次租船，连接航次租船和包运合同租船。

(2) 定期租船，简称期租。它是船舶所有人将船舶出租给承租人，供其使用一定时期的租舱运输。在租期内，出租人需保证船舶处于适航状态，并通过自己配备的船员承担船舶的驾驶和管理责任。承租人则需按期如数向出租人支付租金，以取得船舶的使用权，并根据自己的需求来安排船舶营运的调度。

定期租船中还有一种特殊的方式称为航次期租 (Time Charter Trip，TCT)。这是一种航次租船和定期租船的混合方式，其租期以完成一个航次货运任务的时间为准，而其他条件基本与期租相同。

(3) 光船租船 (Bare Boat Charter)。它实际上也是定期租船的一种，与一般定期租船不同的是，船东不负责提供船员，只是将船交给租方使用，由租方自行配备船员，负责船舶的经营管理和航行各项事宜。但是，把船交给租船人支配，船东往往心存疑虑。而在另一方面，由于雇佣和管理船员工作繁重复杂，租船人对这种方式也缺乏兴趣。因此，光船租船方式在租船市场上较少采用。

2) 租船运输的特点

(1) 不定航线、不定船期、不定装卸港口、不定费率。租船运输中船舶的航线、航行时间、装载种类和装卸港口等是出租人根据承租人的不同需要，并结合租船市场上的各种因素而确定的。由于其航次和航线取决于租船市场上揽到的业务，因此，船舶的配备比班轮运输更为复杂。经营租船运输需要以丰富的管理经验，对船舶进行妥善、合理的安排，使前、后

租船合同航次在时间和空间上紧密衔接，避免发生闲置或空放航次，导致经济效益降低。此外，租船运输不像班轮运输那样有固定的运价表，其租金率或运费率是由双方在每一笔租船交易洽商时，根据租船市场的行情决定的。世界的经济状况、船舶运力供求关系的变化、季节性气候条件的不同以及国际政治形势等，都是影响运费或租金水平高低的主要因素。因此，合同双方在洽谈费率时，可以租船市场的近期行情为基础，并结合自己的谈判地位以及当时、当地具体的供求情况讨价还价，以达成双方均能接受的租金率或运费率。

(2) 租船运输适合运输大宗、低值货物。大宗货物如谷物、油类、矿石、煤炭、木材、砂糖、化肥、磷灰土及水泥等，一般适合整船装运。这类货物本身的价值较低，运输量较大，对运输费用的承受能力也相对较低，班轮运输无法提供足够、适宜的舱位，也不可能以过低的运费来承运大宗货物。为了适应大宗货物运输的需求，各种专用船舶和多用船舶相继建成，并投入租船市场，如油船、散货船和矿砂船等。同时，船舶吨位也不断提高，通过“规模经营”降低了运输成本。目前世界干货和石油的海运运量所占的比重均达到一半以上。由此可见，租船运输在大宗货物运输中起着十分重要的作用。一般需要用整艘船舶进行运输。

(3) 通过租船经纪人洽谈成交租船业务。租船运输与班轮运输的又一区别是：班轮运输中是由船务代理和货运代理为承运人和托运人促成运输合同；而租船运输中一般是由出租人和承租人分别委托船东经纪人 (Owner's Broker) 和租船代理人 (Chartering Agent) 洽谈租船业务。租船经纪人以佣金作为劳务报酬，依靠广博的专业知识、丰富的实务经验以及广泛的业务联系渠道，在偌大的国际航运市场上为出租人揽收合适的货源或为承租人提供合适的船舶。

(4) 租船合同条款由合同双方自由商定。租船运输实施首先需要船舶所有人 (出租人) 与承租人签订租船合同。租船合同中除规定船舶航线、载运货物种类及停靠港口外，还要明确双方应承担的责任、义务和享有的权利，合同的条款是双方权利与义务的依据。在租船市场上，船、货的供求关系存在于世界范围之内，无人能垄断和控制世界船舶和货源的供应。总体上，合同双方无论就专业知识，还是议价实力而言，都处于同等地位，因此，没有必要像班轮运输那样，通过制定国际公约或订立国内法去强制规定双方的责任和义务。租船合同的签订具有法律上认可的订约自由。换而言之，合同双方完全可以凭借其谈判实力，在船舶合同中订立保护自己利益的条款。

### 4.2.3 国际海运物流流程

进出口货物可通过海运代理来办理，通过签订委托代理合同，明确委托人与代理人的权利和义务。委托的范围由委托人与代理人协商议定并在合同中明确，例如，运输的形式，委托代理的项目，办理保险、商检、报关、包装、仓储等责任的划分，以及委托方提供相应的单证和提供单证的时间。

1. 出口程序

海运出口运输工作，在以 CIF 或 CFR 条件成交，由卖方安排运输时，其工作程序如图 4.4 所示。

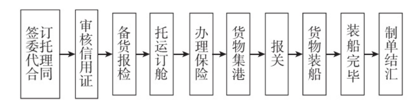



图 4.4　国际海运物流出口程序

1) 审核信用证

为使出运工作顺利进行，在收到信用证后，必须审核证中有关的装运条款，如装运期、结汇期、装运港、目的港，是否能转运或分批装运，以及是否指定船公司、船名、船籍和船级等。有的要求提供各种证明，如航线证明书、船籍证等。对这些条款和规定，根据我国政策、国际惯例，以及要求是否合理和是否能办到等来考虑接受或提出修改要求。

2) 备货报检

备货报检就是根据出口成交合同及信用证中有关货物的品种、规格、数量、包装等的规定，按时、按质、按量地准备好应交的出口货物，并做好申请报检和领证工作。在我国，凡列入商检机构规定的“种类表”中的商品以及根据信用证、贸易合同规定由商检机构出具证书的商品，均需在出口报关前填写“出口检验申请书”申请商检。

3) 托运订舱

编制出口托运单，即可向货运代理办理委托订舱手续。货运代理根据货主的具体要求按航线分类整理后，及时向船公司或其代理订舱。货主也可直接向船公司或其代理订舱。当船公司或其代理签出装货单，订舱工作即告完成，就意味着托运人和承运人之间的运输合同已经缔结。

4) 办理保险

货物订妥舱位后，属卖方保险的，即可办理货物运输险的投保手续。保险金额通常是以发票的 CIF 价加成投保 (加成数根据买卖双方约定，如未约定，则一般加 10% 投保)。

5) 货物集港

当船舶到港装货计划确定后，按照港区进货通知并在规定的期限内，由托运人办妥集运手续，将出口货物及时运至港区集中，等待装船，做到批次清、件数清、标志清。要特别注意与港区、船公司以及有关的运输公司或铁路等单位保持密切联系，按时完成进货，防止工作脱节而影响装船进度。

6) 报关

货物集中港区后，把编制好的出口货物报关单连同装货单、发票、装箱单、商检证、外销合同、外汇核销单等有关单证向海关申报出口，经海关关员查验合格放行后方可装船。

7) 货物装船

在装船前，理货员代表船方，收集经海关放行货物的装货单和收货单，经过整理后，按照积载图和舱单，分批接货装船。装船过程中，托运人委托的货运代理应有人在现场监装，随时掌握装船进度并处理临时发生的问题。装货完毕，理货组长要与船方大副共同签署收货单，交与托运人。理货员如发现某批有缺陷或包装不良，即在收货单上批注，并由大副签署，以确定船货双方的责任。但作为托运人，应尽量争取不在收货单上批注以取得清洁提单。

8) 装船完毕

托运人除向收货人发出装船通知外，即可凭收货单向船公司或其代理换取已装船提单，这时运输工作即告一段落。

9) 制单结汇

将合同或信用证规定的结汇单证备齐后，在合同或信用证规定的议付有效期限内，向银行交单，办理结汇手续。

2. 进口程序

海运进口业务，是指根据贸易合同中有关运输条件，把向国外的订货加以组织，通过海运方式运进国内的一种业务。这种业务必须取决于价格条件。如果是 CIF 或 CFR 条件，则由国外卖方办理租船订舱工作；如果是 FOB 条件，则由买方办理租船订舱工作，派船前往国外港口接运。海运进口货物运输工作环节如图 4.5 所示。

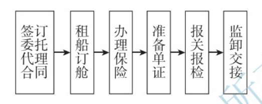



图 4.5　国际海运物流进口程序

1) 租船订舱

按照贸易合同的规定，负责货物运输的一方，要根据货物的性质和数量来决定租船或订舱。大宗货物需要整船装运的，洽谈适当船舶承运；小批量的杂货，大多向班轮公司订舱。不论租船或订舱，均需办理租船或订舱手续。除个别情况外，一般均委托代理来办理。在我国，一般是委托中国对外贸易运输总公司及其分公司来办理。

2) 办理保险

进口货物在国外装船后，卖方应按合同规定，向买方发出装船通知，以便买方做好接货准备，如买方自行保险 (FOB、CFR 条件进口) 办理投保手续。进口货物的运输保险一般有预约保险和逐笔投保两种方式。目前，为简化手续和防止发生漏保现象，一般采用预约保险办法，由负责进口的单位与保险公司签订进口货物预约保险合同。

3) 准备单证

进口货物的单证是港口进行卸货、报关、报验、接交和疏运等项工作不可缺少的资料。它一般包括商务单证和船务单证两大类。商务单证有贸易合同正本或副本、发票、提单、装箱单、品质证明书和保险单等；船务单证主要有载货清单、货物积载图、租船合同或提单副本。如果是程租船，还应有装卸准备就绪通知书 (Notice of Readiness)、装货事实记录 (Loading Statement of Facts)、装卸货物时间表 (Time Sheet) 等，以便计算滞期费、速遣费。单证多由装货港口的代理和港口轮船代理公司、银行、国外发货人提供。近洋航线的单证也可由进口船舶携带而来。

4) 报关报检

进口货物需向海关报关，填制《进口货物报关单》，经海关查验放行，缴纳进口关税后，方可提运。根据《中华人民共和国海关法》第十八条规定，进口货物应当自运输工具申报进境之日起 14 日内向海关申报。超过上述规定期限未向海关申报的，由海关征收滞纳金。进口货物按我国《商检法》的规定，必须向商检局申请办理检验、鉴定手续，查验进口商品是否符合我国规定或订货合同的有关规定，以保护买方利益。

5) 监卸交接

一般由船方申请理货，负责把进口货物按提单、标记点清件数，验看包装情况，分批拨

交收货人。监卸人员一般是收货人的代表，履行现场监卸任务。监卸人员要与理货人员密切配合，把好货物数量和质量关。监卸交接的工作环节包括卸船前的准备、卸船、处理验残和溢短以及特殊货物的交接等各主要环节。

### 4.2.4 国际海运单据

1. 海运提单

1) 海运提单的性质和作用

海运提单是承运人收到货物后，填发给托运人的货物收据，也是承运人所签署的运输契约证明，即证明货物运输合同的存在以及货物已由承运人接管并装上船。提单是一种物权凭证，各国法律和有关国际公约都认定提单是货物所有权的凭证。持有人可据以提取货物，也可凭它向银行押汇，还可在载货船舶到达目的港之前进行转让。也就是说，谁拥有提单，谁就拥有物权。

2) 海运提单的种类

(1) 根据货物是否已装船，可分为已装船提单和备运提单。前者指货物已装船后签发的提单，后者指承运人已接管货物并准备装运时所签发的提单。在贸易合同中，为了保障收货人自身的利益，一般要求卖方提供已装船提单，因该提单上有船名和装船日期，对收货人按时收货有保障。

(2) 根据提单上对货物外表状况有无不良批注，可分为清洁提单和不清洁提单。国际贸易结算中，银行为安全起见只受理清洁提单，即承运人未在提单上批注货物外表状况有任何不良情况。


【拓展单证】

(3) 根据提单抬头不同，可以分为记名提单、不记名提单和指示提单。记名提单在收货人一栏内列明收货人名称，这种提单只能由该收货人提货，不能作任何形式的转让，不记名提单是在提单上不列明收货人名称的提单，谁持有提单，谁就可凭提单向承运人提取货物。指示提单在收货人一栏内应填明“指示”字样，经过背书可以转让。指示提单有利于资金的周转，在国际贸易中广泛应用。此外，根据运输方式的不同，提单可分为直达提单、转船提单、联运提单和多式联运提单；根据内容繁简不同，可分为全式提单和简式提单；根据运费支付方式不同，可分为运费预付提单和运费到付提单。

2. 海运单

1) 海运单的定义

海运单是证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人保证据以将货物交付给单证所载明的收货人的一种不可流通的单证，因此又称为不可转让海运提单。

2) 海运单的性质和作用

海运单不是物权凭证，因此不可以转让。收货人不凭海运单提货，而是凭到货通知提货。因此海运单收货人一栏应该填写实际收货人的名称和地址，以便使货物到港及时到达收货人。海运单能够方便进口商及时提货，简化手续，节约费用，还可以在一定程度上减少以假单据进行诈骗的现象。

3. 电子提单

随着 EDI 在国际贸易中不断完善和发展，为了提高国际航运业务效率，电子提单应运而

生。所谓电子提单，是指一种利用EDI系统对运输途中的货物支配权进行转让的程序。EDI系统利用计算机网络，使用专用密码进行信息交换，通告货物支配权转移。

1) 电子提单的特点

(1) 卖方、发货人、银行、买方和收货人均以承运人(或船方)为中心，通过专用计算机密码通告运输途中货物支配权的转移时间和对象。

(2) 在货物运输中，通常情况下不出现任何纸质文件。

(3) 收货人提货只要出示有效证件证明身份，由船舶代理验明即可。

2) 电子提单的优点

传统的纸质提单是一张物权凭证，货物权利的转移必须通过提单持有人的背书，而电子提单的转移是利用EDI系统通过计算机进行的，因此它具有货物支配权的转移速度快，便于收货人提货，高度保密性的特点，可以控制、监视提单内容，以防止托运人涂改提单，欺骗收货人和银行。

4. 有关提单的国际公约

为了统一规定海上运输承运人和托运人之间的权利与义务，国际上签署了3个有关提单的国际公约。

(1) 1924年签署的《关于统一提单的若干法律规则的国际公约》，简称《海牙规则》，于1931年生效，共16条。

(2)《1968年布鲁塞尔议定书》，简称《维斯比规则》，于1977年生效，共17条。

(3)《1978年联合国海上货物运输公约》，简称《汉堡规则》，于1992年11月1日生效，共34条。



## 4.3　国际航空运输




### 世界航空运输的开始

1903年，美国莱特兄弟发明了世界上第一架飞机。飞机最初用于邮件运送，1910年5月，美国邮政局首先使用飞机运送邮件。随后发展为运载旅客和货物，但仅限于特定的短程航线上，而且每次载重量仅为一二百千克。1910年10月，莱特公司开始使用飞机运送货物。而真正被世界公认为第一次航空货物商业运输飞行服务的，则是发生在1911年7月，一架由英国人驾驶的飞机将一箱钨丝灯从苏塞克郡运送到霍拉，并为此获得了100英镑的酬劳。

世界上第一个、同时是历史上最长的一条定期航班是荷兰皇家航空公司于1920年5月17日首开的伦敦至阿姆斯特丹定期航班。在其运作的第一年中，荷兰皇家航空公司共运输了345名乘客、22吨货物和3吨邮件。继1924年10月开辟通往印尼的第一条国际航线后，该公司又于1929年开通了到亚洲的定期航班。这在第二次世界大战爆发前，一直是世界上最长的航线。

作为国际贸易运输的方式之一，航空货运也随着国际贸易的发展而迅速发展起来。自20世纪60年代以来，航空货物运输的发展速度非常惊人。1962—1971年，国际航空货物运输平均每年增长17%，几乎每四年增长一倍，这是世界航空货运史上增长最快的一段时期。随

后石油危机引发的全球经济萧条并没有改变航空货运的发展趋势，只是有限地降低了航空货运的增长速度。在以后的一段时期中，航空货运仍然实现了每年10%左右的增长速度。这一数值超过了同期全球经济、贸易的增长速度。随着航空运输的发展，纺织品、鲜活食品等适于航空运输的日常生活用品，使用航空货物运输的比例大大增加，总数量越来越多。航空货物运输已经成为国际货运，特别是洲际货运的重要方式。

随着中国与国际经济交往的不断加深、外贸依存度不断增加，作为世界工厂的中国已经迅速融入世界产业链条，将越来越多地参与世界分工，与其他国家和地区的国际交往与贸易往来迅速增加。中国稳定的政治环境、快速发展的国民经济、丰富而廉价的劳动力和不断升级的国内消费市场仍将吸引大量外资投入，这对我国的国际航空货运提出了更高的要求。据空中客车公司2008年发布的 *Global Market Forecast* (China) 所述，在未来，中国的航空货运将保持较高的增长速度，其中，国内货运的年均增幅将达到10.5%，国际货运的年均增幅将达到8.5%。我国将成为亚洲最繁忙的航空货运市场，从而为航空物流业的发展打下坚实的基础。航空货运增长的动力与阻碍如图4.6所示[①]。

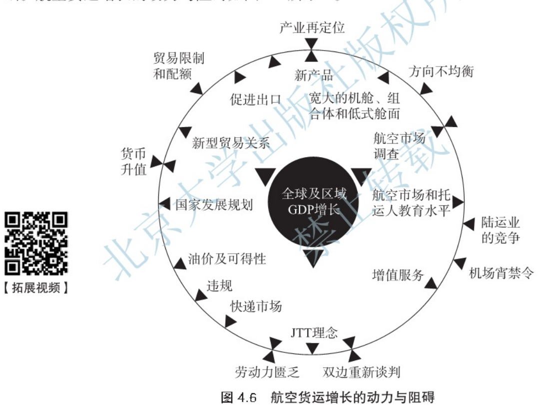



图4.6 航空货运增长的动力与阻碍



### 4.3.1 国际航空运输的特点

国际航空运输是一种新兴的运输方式，一般来讲，国际航空货物运输即指一国的提供者向他国消费者提供航空飞行器运输货物并获取收入的活动。航空运输之所以随着世界经济发展得到快速的增长，是由它与其他运输方式相比具有不能比拟的优势决定的。航空货物运输有以下特点。

1. 高速度、高科技

现代喷气式客机的巡航速度为800~900公里/小时，比汽车、火车快5~10倍，比轮船快

① [美]道格拉斯·朗，刘凯，张晓东.国际物流：全球供应链管理[M].北京：电子工业出版社，2006：119.

20~30 倍，大大缩短了物流活动的时间。在快捷性方面的突出优势使得航空适宜运输时效性和季节性强的商品、贵重物品、精密仪器、电子产品和高科技产品、抢险和救急品等商品。航空运输的主要工具是飞机，像通信导航、气象、航行管制、机场建设等都涉及高科技领域。

2. 灵活

航空运输的一个明显优势就是不受地形、地貌、山川、河流的局限，只要有机场，有航空设施保证，即可开辟航线。对于自然灾害的紧急救援、各种运输方式物流不可达到的地方，均可采用飞机空投方式，以满足特殊条件下特殊物流的要求。

3. 安全准确

现代喷气式民航飞机的飞行高度一般在 1 万米以上，不受低空气流的影响，飞行平稳，货物所受的震动、冲击小，在飞行中货舱与外界隔离，货舱的温度和湿度能得到适当的控制，因此货物很少产生损伤、被盗、变质等事故。同时，飞机的航班准确率高，货物可按时到达目的地，加上运送速度快，货物质量有保证，有利于巩固已有的市场和开拓新的市场。

4. 节省包装、保险、利息等费用

国际航空运输在空运过程中震荡性小，所以包装简单、包装成本较低，而且货物缺损率较低，因而保险费用也相对较低，又由于国际航空运输节约了大量的时间，因此货物占用的资金能较快回收，由此带来的利息费用也会减少。另外，尽管国际航空运费一般较高，但由于空运比海运计算运费的起点低，因此在运送一些小件急需品和贵重物品上采用航空运输更有利。

5. 航空货运联盟

组建跨行业、跨国家的联盟是拓展航空公司航线网络的一种较经济的方法。这是因为任何一家航空企业的航线网络都难以覆盖全球的任何一个地点。因此。航空公司之间必须在航线网络上做到优势互补。通过合作将所有联盟成员的货物运达世界各地，有效地运营国际航空运输。目前，世界上规模较大的航空货运联盟有天合联盟 (Sky Team Alliance) 和 WOW 联盟。

国际航空运输的主要缺点是：受天气变化影响较大；机舱容量相对较小；运输成本高，不适于体积大、价值低的货物的运输。



### 4.3.2　国际航空运输的经营方式和组织方法

1. 国际货物航空运输的经营方式

国际航空运输有班机运输、包机运输、集中托运和航空急件传送等方式。

1) 班机运输式 (Scheduled Airline)

班机运输是指定期开航的定始发站、到达站、途经站的飞机运输。一般航空公司都使用客货混合型飞机 (Combination Carrier)，在搭载旅客的同时运送小批量货物。一些货源充足的大航空公司也在某些航线上开辟有全货机航班运输。由于班机有固定的航线、始发和停靠港，并定期开航，收发货人可以准确地掌握启运和到达时间，能够保证货物安全迅速地运送到世界各地投入市场。

2) 包机运输 (Chartered Carrier)

当货物批量较大，而班机不能满足需要时，一般就采用包机运输，包机运输分为整机包机和部分包机。整机包机是指航空公司按照事先约定的条件和费率，将整架飞机租给租机人，从一个或几个航空站装运货物至指定目的站的运输方式，它适合于运输大宗货物；部分包机是指由几家航空货运代理公司或发货人联合包租整架飞机，或者由包机公司把整架飞机

的舱位分租给几家航空货运代理公司，部分包机适于1吨以上不足整机的货物运输，运费率较班机低，但运送时间较班机长。

3) 包舱、包集装箱 (板、棚) 运输

包舱、包集装箱 (板、棚) 运输是指托运人根据所托运的货物，在一定时间内须单独占用飞机货舱或集装箱、集装板、集装棚，而承运人需要采取专门措施给予保证的一种经营方式 (不含正常运输中的集装箱、集装板、集装棚运输)。

2. 国际航空运输的组织方法

1) 集中托运 (Consolidation)

集中托运方式是指航空货运代理公司把若干批单独发运的货物组成一整批，向航空公司办理托运，填写一份总运单将货物发运到同一到站，由航空货运代理公司在目的地的指定代理人负责收货、报关，并将货物分别拨交予各收货人的一种运输方式。这种集中托运方式在国际航空运输业中开展比较普遍，也是航空货运代理的主要业务之一。

2) 航空快件运输 (Air Express)

航空快件运输是指具有独立法人资格的企业，通过航空运输及自身或代理的网络，在发货人与收货人之间以最快速度传递文件和物品的一种现代化的运输组织方法。因主要运送国际往来的文件和物品，亦称国际快件运输。


【拓展视频】

航空快件运输已成为航空货物运输的主要业务之一。它不同于航空邮寄和航空货运，而是由一个专门经营此项业务的机构与航空公司密切合作，设专人用最快的速度在货主、机场、收件人之间传送急件，特别适用于急需的药品、医疗器械、贵重物品、图纸资料、货样及单证等的传送。

国际快件运输的服务方式主要有以下几种。

(1) 门到门服务。根据发件人的委托，由快件公司派人到发件人所在地取货，快件公司经过分拣、整理、核对、制单、报关后，将快件搭乘最早的航班 (航空公司或快件公司自己的班机) 运往目的国，同时公司发传真，将快件有关信息运单、件数、重量等)，通知国际分拣中心，在快件运抵目的国机场后，由当地快递公司清关提货并及时送交收件人。送交完毕，将信息反馈给发货公司并通知发货人。

(2) 门到机场服务。运输服务只能到达收件人所在城市或附近的机场。快件运抵目的地机场后，当地的快件公司及时通知收件人，由收件人自己办理清关、提货手续，或委托代理公司代办。采用这种方式的快件多是当地海关对其有特殊规定的物品或价值较高的贵重物品。

(3) 专人派送。快件公司指派专人，亲自携带快件，在最短的时间内，采用最快捷的交通手段，将快件直接送到收件人手中。

上述三种主要的服务方式中，第一种方式最普通、最简单，适用于一般文件和物品；第二种方式，虽简化了发件人手续，但占用了收件人的时间；第三种方式，是一种特殊服务，一般很少采用，一旦采用便可免去普通快件的海关手续，服务周到，但所需费用较高。多数客户、快件公司都乐于采用安全、快捷、简便及收费适中的“门到门”服务。

3) 联合运输 (Combined Transport)

陆空陆联运有三种方式，第一种是火车—飞机—汽车联运 (Train-Air-Truck)，称为 TAT 运输；第二种是火车—飞机联运 (Train-Air)，称为 TA 运输；第三种是汽车—飞机联运 (Truck-Air)，也称为 TA 运输。这种运输方式的优点是运输速度快、运输费用较低，因此，从 20 世纪 70 年代开始，我国每年有几百吨货物采用此种方式经由香港地区陆空联运出口。

4) 送交业务 (Delivery Business)

在国际贸易中，出口商为了推销产品、扩大贸易，通常向推销对象赠送样品、产品目录、宣传资料及刊物等。这些物品抵达推销对象所在国家后，委托当地的航空货运代理办理进口报关、提取和转运等工作，最后送交指定的收件人，即期望的推销对象，以激起其购买欲望。航空货运代理先行垫付的报关手续费、税金、运费和劳务费等一切费用，集中向委托人收取。

5) 货到付款 (Cash on Delivery)

货到付款是指由发货人与承运人事先达成协议，在货物到达目的港后，由承运人向收货人收取航空运单上载明的货款并交货，而后将货款寄交发货人的运输方式。承运人的劳务费、运杂费及其付费办法均按协议办理。

### 4.3.3　国际航空物流的流程及单据

1. 国际航空物流的进出口流程

国际航空物流的进出口流程与国际海运的物流流程相似，如进口流程主要包括货代承揽货物运输、订舱、签发航空运单、准备单据报关、货物交接、签发运单发运、结汇和信息传递等。国际航空物流的出口流程主要包括：根据到货预报准备接货、对入境货物办理交接手续，对取得的航空公司运单进行分类整理并予以重新编号；由代理公司组织理货及仓储，发现问题，及时与有关部门协商；按货物的性质和要求，合理安排进口货物的仓储；最后向有关单位发到货通知；在收到用户的回询并获得必备的批文和证明之后进行制单报关，空运代理按委托的具体情况制单、报关和安排运输。

2. 国际航空物流单证

航空物流进出口单证与国际海运的单证不同，具体情况如下所述。

1) 国际航空货物运单

国际航空货物运单是由承运人或其代理人签发的重要的货物运输单据，是承托双方的运输合同，其内容对双方均具有约束力，但它不能作为物权凭证，因而是一种不可议付的单据。它有别于海运提单，而与铁路运单相似。航空货运单三正六副，第一联正本交给发货人，是承运人或其代理人收到货物后出具的收据；第二联由承运人留存作为记账凭证；第三联作为随机单据与货同行，到目的地后交收货人作为核收货物的凭证。包括由航空公司签发的航空主运单 (Master Air Way Bill，MAWB)，航空货代公司签发给发货人的航空分运单 (House Air Way Bill，HAWB) 两种。

2) 进口报关单证

进口报关单证分为基本单证和海关法规规定须提供的单证两种。基本单证包括进口货物报关单、航空货运单和发票。报关单必须在进口货物时向海关交验，按规定需要由海关核销的货物，需增加报关单、运单、发票。法定单证是由商品类别决定的单证，主要包括商检证明，机电、仪器、仪表批文和无线电管理委员会证明，以及由贸易性质决定的单证，包括登记手册、减免税证明、保证函、赠送函、接收函和海关关封等。

### 4.3.4　国际航空货物运输费用

航空运价是承运人为货物航空运输所收取的报酬。它只是货物从始发机场至到达机场的运价，不包括提货、报关、仓储等其他费用。航空货物运费计算主要由两个关键要素决

定，即物品适用的运价与物品的计费重量。航空运价一般是按货物的实际重量 (公斤) 和体积重量 (以 366 立方英寸体积折合 1 公斤) 两者之中较高者为准。各国主要以国际航空运输协会 (International Air Transport Association，IATA) 运价手册，来制定各航线的货运价格，见表 4-1。

表 4–1　国际航协的 IATA 运价划分

<table>
<tr><td rowspan="6">IATA 运价</td><td rowspan="4">公布直达运价<br>(Pub1ished Through Rates)</td><td>普通货物运价 (Genera1 Cargo Rate)</td></tr>
<tr><td>等级货物运价 (Commodity Classification Rate)</td></tr>
<tr><td>特种货物运价 (Specific Commodity Rate)</td></tr>
<tr><td>集装货物运价 (Unit Load Device Rate)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">非公布直达运价<br>(UN-Pub1ished Through Rates)</td><td>比例运价 (Construction Rate )</td></tr>
<tr><td>分段相加运价 (Combination of Rates and Charges)</td></tr>
</table>

此外，各航空公司都规定有起码运费 (Minimum Charges)。起码运费是航空公司办理一批货物所能接受的最低运费，是航空公司在考虑办理即使很小的一批货物也会产生的固定费用后制定的。如果承运人收取的运费低于起码运费，就不能弥补运送成本。因此，航空公司规定无论所运送的货物适用哪一种航空运价，所计算出来的运费总额都不得低于起码运费。如果计算出的数值低于起码运费，则以起码运费计收，另有规定除外。

## 4.4　集装箱运输与国际多式联运






### 集装箱运输的开始

19 世纪 30—50 年代，英国、美国铁路上相继出现了一种装煤的大型容器，用以克服传统运输的弊端。19 世纪中后期，英国兰开夏地区出现了一种专门运输棉纱、棉布并装有活动框架的载货工具，被称作“兰开夏框架”，这种框架被认为是现代集装箱的雏形。

正式的集装箱于 1900 年诞生在英国铁路，之后于 1917 年在美国、1920 年在德国、1928 年在法国相继出现。从 20 世纪初到第二次世界大战的半个世纪中，集装箱运输陆续在世界各主要工业国展开。但是，由于集装箱运输具有投资大、对运输设备要求高的特点，因此一直发展缓慢，没有在全世界范围内广泛展开。

集装箱运输始于 1956 年，那时马尔科姆·麦克林 (Malcom Mcclean) 首次将海运拖车载在第二次世界大战中使用的油轮上，从新泽西州的奈瓦克航行到德克萨斯州的休斯敦。之后不久，就有一条船经过特别改装，将车厢大小的箱子码放在甲板上。集装箱运输从波多黎各扩展到欧洲，再到太平洋。这个创举减少了港口装卸时间，避免了偷盗，节约了保险费用。现在，美国与世界其他地区之间海上贸易的 75% 使用大集装箱运输。

美国海陆运输公司于 1966 年开辟了由纽约至欧洲的海上集装箱运输航线，揭开了大西洋集装箱运输的序幕，这也是世界上第一条洲际海上集装箱运输航线。20 世纪 70 年代以后，集装箱运输由发达国家扩展到发展中国家，世界各主要海运航线基本上都实现了集装箱化。1980 年 5 月，《联合国国际货物多式联运公约》在瑞士日内瓦通过，集装箱运输进入国际多式联运的高级阶段。

(资料来源：王述英 . 物流运输组织与管理 [M]. 北京：电子工业出版社，2008.)

### 4.4.1 集装箱运输

集装箱是一种用于货物运输的包装容器。由于它本身具有一系列其他运输容器所无法比拟的优势，所以从 1900 年在英国铁路诞生到现在的一个多世纪以来，已逐渐成为国际货物运输不可缺少的必备工具，被称作 20 世纪世界运输发展史上最伟大的“运输革命”。《经济学家》杂志说：“没有集装箱，就没有全球化。”在莱文森看来[①]，经济全球化的基础就是现代运输体系，而一个高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统的核心就是集装箱。在 1956 年集装箱出现之前，人们很难想象美国的沃尔玛能够遍地开花。而在集装箱出现之后，以至于某件东半球的产品运至纽约销售，远比在纽约近郊生产该产品更划算。毫不起眼的集装箱降低了货物运输的成本，实现了货物运输的标准化，以此为基础逐步建立全球范围内的船舶、港口、航线、公路、中转站、桥梁、隧道、多式联运相配套的物流系统，世界经济形态因此而改变。


【拓展视频】

1. 集装箱的概念及种类

1) 集装箱的概念

所谓集装箱 (Container)，是指具有一定强度、刚度和规格，专供周转使用的大型装货容器。使用集装箱转运货物，可直接在发货人的仓库装货，运到收货人的仓库卸货，中途更换车、船时，无须将货物从箱内取出换装。集装箱又称“货箱”或“货柜”，是一种具有一定强度和刚度的大型载货容器。国际标准化组织根据集装箱在装卸、堆放和运输过程中的安全需要，规定了作为一种运输工具的货物集装箱应具备以下基本条件。

(1) 能长期地反复使用，具有足够的强度。

(2) 途中转运不用移动箱内货物，可以直接换装。

(3) 可以进行快速装卸，并可以从一种运输工具直接方便地换装到另一种运输工具。

(4) 便于货物的装满与卸空。

(5) 具有 1 立方米 (35.32 立方英尺) 以上的内容积。

2) 集装箱的种类

集装箱按其用途不同，可分为：杂货集装箱；散货集装箱；冷藏集装箱；敞顶集装箱；框架集装箱；牲畜集装箱；罐式集装箱；汽车集装箱。

为了便于统计集装箱船的装箱能力和集装箱拥有量，使集装箱箱数计算统一化，把 20 英尺集装箱作为一个计算单位，简称标箱 (Twenty-feet Equivalent Unit，TEU)。例如，一个 40 英尺集装箱相当两个计算单位，即两个标箱。集装箱船均以标箱为单位来表示它的载箱量，港口也以标箱为单位统计集装箱货物进出口量。

2. 集装箱运输的特点

集装箱运输与传统货物运输相比较，具有以下特点。

1) 提高装卸效率，减轻劳动强度

集装箱的装卸基本上不受恶劣气候的影响，使船舶非生产性停泊时间缩短。在整个运输过程中，完全以集装箱为运输单元，由于每个集装箱都是标准尺寸，可以利用专用的机械操作工具和运输工具装运，缩短了等待装卸的时间，提高了装卸效率，加快了货物与运输工具的周转速度。对搬运集装化货物的工人而言，集装箱装卸也更加安全。因为操作的机器与

① [美] 马克・莱文森 . 集装箱改变世界 [M]. 姜文波，译 . 北京：机械工业出版社，2008.

人有一定的安全距离。在以前的散货装运中，工人与货物近距离接触，如果货物坠落或者飞出，附近的人都有受伤甚至死亡的危险。在现代化的集装箱码头，很少看见工人在卡车驾驶台和起重机防护外作业。

2) 简化包装，节约包装费用

为避免货物在运输途中受到损坏，必须有坚固的包装，而集装箱具有坚固、密封的特点，其本身就是一种极好的包装。由于货物直接装在集装箱内，无须倒装。因而，使用集装箱可以简化包装，有的不需对货物另行包装，实现各种杂货无包装运输，可大大节约包装费用。

3) 减少货损货差，保证运输安全

集装箱运输能够有效减少货损货差，保证运输安全，提高货物运输质量。首先，货物放置在集装箱中难以接近。其次，集装箱通过标于外部的序列号来辨别，要想得知集装箱内装载货物的唯一方法就是开箱或者了解其序列号编码方式，货物因此而得到保护。再次，在堆场中放置有上千个集装箱，窃贼想通过打开集装箱偷走高价值货物的概率很低。正如电影《夺宝骑兵》最后一幕的情节，将货柜装入大板条箱中，将其放置在存放相同柜子的仓库内，这正是集装箱货物窃贼面临的难题。最后，集装箱门拴上有封条，如果其损毁就表示货柜被侵入。因此工作人员会对其进行检查，并将拒绝签收封条被损的集装箱。如果封条损坏，承运商会在货单上注明，并对货物的丢失不负责任。

4) 简化运输手续

货物装箱并铅封后，途中无须拆箱倒载，也无须开箱检验，减少中间环节，加快货运速度。特别是集装箱联运，托运人一次托运，一票到底。与零担运输相比较，可大大简化托运、承运手续，提高工作效率。

3. 集装箱运输的关系方

集装箱运输涉及许多方面，需要相互协调和配合，以提高集装箱运输效率。集装箱运输的关系方除货主外，还有以下几类。

(1) 实际承运人。经营集装箱运输的船公司、公路运输公司、航空运输公司等是实际承运人。集装箱轮船公司不但拥有集装箱运输船，通常还备有大量集装箱，便于发货人利用。

(2) 集装箱租赁公司。专门经营集装箱的出租业务，承租人一般是船公司或货主。通常，货主不必租箱，集装箱船公司都免费提供集装箱给货主使用。

(3) 集装箱堆场 (Container Yard，CY)。集装箱堆场是集装箱码头装卸区的组成部分，是整箱货办理集装箱在码头交接、装卸和保管的场所。

(4) 集装箱货运站 (Container Freight Station)。一般设在内陆交通比较便利的大中城市，是提供拼箱货装箱和拆箱服务的专门场所。

4. 集装箱交接方式与地点

集装箱运输方式根据货物装箱数量和方式不同分为整箱和拼箱两种。

(1) 整箱 (Full Container Load，FCL) 是指发货方将货物装满整箱后，以箱为单位托运的集装箱。一般做法是由承运人将空箱运到工厂或仓库后，在海关人员监督下，货主把货装入箱内、加封铅封后交承运人并取得站场收据 (Dock Receipt)，最后凭站场收据换取提单。

(2) 拼箱 (Less Than Container Load，LCD) 是指一个集装箱内装入多个货主或多个收货人的货物。当个别货主的货物批量小而不足装满一个集装箱时，通常由集装箱货运站将分属不同货主但目的地相同的货物合并装箱，经海关检验后，对集装箱施加铅封。运至目的地

后，在集装箱货运站拆箱分别交货。拼箱货的接收、装箱或拆箱、交货等工作，一般在承运人码头集装箱货运站或内陆集装箱货运站进行。

集装箱的交接方式大致有四类：FCL/FCL、LCL/LCL、FCL/LCL、LCL/FCL，其中以整箱 / 整箱交接效果最好，在整个运输过程中，完全以集装箱为单元进行运输，不涉及普通货物运输，故最适合“门到门”运输。

集装箱货物交接地点可能在以下 3 处。

(1) “门” (Door)——发货人和收货人的工厂或仓库。

(2) “场” (CY)——集装箱堆场。

(3) “站” (CFS)——集装箱货运站。

这三个地点的不同组合形成了九种交接方式：门到门 (Door to Door)、门到场 (Door to CY)、门到站 (Door to CFS)、场到门 (CY to Door)、场到场 (CY to CY)、场到站 (CY to CFS)、站到门 (CFS to Door)、站到场 (CFS to CY) 和站到站 (CFS to CFS)。

表 4–2　集装箱交接方式和交接地点的对应关系 ①

| 交接方式 | 交接地点 |
| --- | --- |
| FCL-FCL | 任何地点，但通常是 CY-CY |
| LCL-LCL | 通常是 CFS-CFS，也可能是 CFS-Door，Door-Door，Door-CFS |
| FCL-LCL | 通常是 CY-CFS，也可能是 Door-CFS，CFS-CFS |
| LCL-FCL | 通常是 CFS-CY，也可能是 Door-CFS，CY-CFS，CFS-CFS |



## 4.4.2　国际多式联运

国际多式联合运输简称为国际多式联运 (International Multimodal Transport 或 International Combined Transport)，是在集装箱运输的基础上产生并发展起来的新型运输方式，也是在国际货物运输中发展较快的一种综合连贯运输方式。国际多式联运以集装箱为媒介，把海上运输、铁路运输、公路运输、航空运输和内河运输等传统的单一运输方式有机结合起来，组成一体加以有效结合利用，构成一种连贯的运输过程，来完成国际运输，实现货物的空间转移。

20 世纪 60 年代末期，国际多式联运首先在美国出现后，很快受到贸易界的欢迎，并迅速发展到美洲、欧洲、亚洲的广大地区，被广泛采用。实践证明，它不仅是实现门到门运输的有效方式，而且也是发挥各种运输工具的优势，提高运输效率的重要途径。


【拓展视频】

1. 国际多式联运的概念

《联合国国际货物多式联运公约》对国际多式联运所下的定义是：“按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接运货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。”根据以上描述，构成多式联运应具备以下几个条件。

(1) 要有一个多式联运合同，明确规定多式联运经营人 (承运人) 和托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质。

(2) 必须使用一份全程多式联运单据，即证明多式联运合同以及证明多式联运经营人已

① 逯宇铎，等 . 国际物流管理 [M]. 北京：机械工业出版社，2007：146.

接管货物并负责按照合同条款交付货物所签发的单据。

(3) 必须是至少两种不同运输方式的连贯运输。这是确定一票货运是否属于多式联运的重要特征。为了履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务则不应视为多式联运，如航空运输中从仓库到机场的这种陆空组合则不属于多式联运。

(4) 必须是国际货物运输，这是区别于国内运输和是否符合国际法规的限制条件。

(5) 必须由一个多式联运经营人对全程运输负责任。这是多式联运的一个重要特征。由多式联运经营人去寻找分承运人，实现分段的运输。

(6) 必须是全程单一运费费率。多式联运经营人在对货主负全程责任的基础上，制定一个货物发运地至目的地的全程单一费率，并以包干形式一次向货主收取。

2. 国际多式联运的优点

国际多式联运是今后国际运输发展的方向。开展国际集装箱多式联运具有许多优越性，主要表现在以下 4 个方面。

1) 发挥各种运输方式的优势

对于单一运输方式而言，由于单一运输方式的经营各自为政、自成体系，因而其经营业务范围受到限制，货运量相应也有限，而一旦由不同的运输经营人共同参与多式联运，经营的范围可大大扩展，同时可以最大限度地发挥其现有设备的作用，选择最佳运输线路，组织合理化运输。

2) 方便货主

在国际多式联运方式下，无论货物运输的距离有多远、由多少种运输方式共同完成、运输途中货物经过多少次转换，所有一切运输事项均由联运经营负责办理。而托运人只需办理一次托运，订立一份运输合同，一次支付费用，一次保险，从而省去托运人办理托运手续的许多不便。同时，由于多式联运采用一份单证，统一计费，因而也可简化制单和结算手续，节省人力和物力。

3) 提高货物运输的质量

在国际多式联运方式下，各个运输环节和各种运输工具之间配合密切，衔接紧凑，货物所到之处中转迅速及时，大大减少了货物的在途停留时间，从而从根本上保证了货物安全、迅速、准确、及时地运达目的地。同时，多式联运是通过集装箱进行直达运输，尽管货运途中需经多次转换，但由于使用专业机械装卸，且不涉及箱内货物，因而货损货差事故人为减少，从而在很大程度上提高了货物的运输质量。

4) 降低运输成本

由于多式联运可实行门到门运输，因此，对货主来说，在货物交由第一承运人以后即可以取得货运单证，并据以结汇，从而提前了结汇时间。这不仅有利于加速货物占用资金的周转，而且可以减少利息的支出。此外，由于货物是在集装箱内进行运输的，因而，从某种意义上来说，可相应地节省货物的包装、理货和保险等费用支出。

3. 国际多式联运经营人的性质

国际多式联运经营人既不是发货人的代理或代表，也不是参加联运的承运人的代理或代表，而是多式联运的当事人，是一个独立的法律实体。对于货主来说，他是货物的承运人，但对分承运人来说，他又是货物的托运人。他一方面同货主签订多式联运合同，另一方面又与分承运人以托运人身份签订各段运输合同，所以他具有双重身份。这一双重身份使货主、多式联运经营人、分承运人三者之间的责权利关系得到了清晰的划分和界定：一旦货物在运

输过程中发生损失需要赔偿时，不管实际损失发生在哪一个运输环节和区间，货主只需要向承担全程责任的多式联运经营人索赔，而无须直接向实际承担运输的分承运人索赔。

国际上承办多式联运业务的一般都是规模较大的货运公司或货运代理，具有一定的运输手段，如车辆、仓库，并与货主和各类运输公司都有密切的业务关系。国际上称这种企业为“无船公共承运人”(Non-Vessel Operating Common Carrier，NVOCC)。

4. 国际多式联运经营人的责任

国际多式联运经营人的责任期间，是从接收货物之时起到交付货物之时为止。在此期间，对货主负全程运输责任，但对负责范围和赔偿限额方面，根据目前国际上的做法，可分为以下 3 种类型。

(1) 统一责任。在统一责任制下多式联运经营人对货主负不分区段的统一责任。即货物的灭失或损失，包括隐蔽损失 (即损失发生的区段不明)，不论发生在哪个区段，多式联运经营人按统一原则负责，并一律按约定的限额赔偿。

(2) 分段责任。按分段责任制 (又称网状责任制)，多式联运经营人的责任范围以各区段运输原有责任为限，如海上区段按《海牙规则》，航空区段按《华沙公约》办理。在某些区段上不适用上述公约时，则按有关国家的国内法处理。这种责任制的特点是各种法规的责任大小和赔偿限额不统一，对发展多式联运不利。

(3) 修正 (双重) 统一责任。修正 (双重) 统一责任制，是介于上述两种责任制之间的责任制，故又称混合责任制，也就是在责任范围方面与统一责任制相同，在赔偿限额方面与分段责任制相同。

5. 多式联运的方式

国际多式联运是采用两种或两种以上不同运输方式进行联运的运输形式。这里所指的至少两种运输方式可以是海空联运、海陆联运、海陆空联运等。由于国际多式联运具有其他运输形式无可比拟的优越性，因而这种国际运输新技术已在世界主要国家和地区得到了广泛的推广和应用。图 4.7 表明了各种基本运输方式之间可能存在的复合运输方式，表 4-3 描述了各种复合运输的名称。

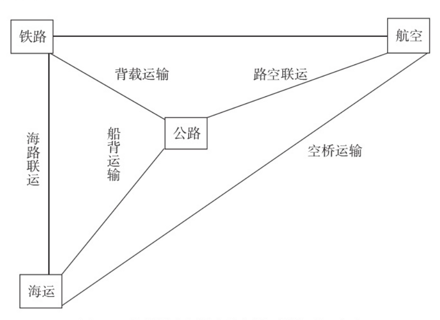



图 4.7 各种基本运输方式之间可能的联运方式

注：——表示可能的联运方式。

表 4–3　各种联运方式的名称

| 运具 | 公路 | 铁路 | 海运 | 空运 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 公路 | — | 背载运输<br>(Piggyback)<br>TOFC/COFC | 船背运输<br>(Fishyback)<br>RO/RO | 路空联运<br>(Birdyback)<br>Air-Truck |
| 铁路 | 背载运输<br>(Piggyback)<br>TOFC/COFC | — | 海路联运<br>COFC | — |
| 海运 | 船背运输<br>(Fishyback)<br>RO/RO | 海路联运<br>COFC | 子母船联运<br>(Ship-barge)<br>LASH | 空桥运输<br>(Air-brige)<br>Sea-Air |
| 空运 | 路空联运<br>(Birdyback)<br>Air-Truck | — | 空桥运输<br>(Air-brige)<br>Sea-Air | — |

1) 海陆联运

海陆联运是国际多式联运的主要组织形式，也是远东 / 欧洲多式联运的主要组织形式之一。目前组织和经营远东 / 欧洲海陆联运业务的主要有班轮公会的三联集团、北荷、冠航和丹麦的马士基等国际航运公司，以及非班轮公会的中国远洋运输公司、德国那亚航运公司等。这种组织形式以航运公司为主体，签发联运提单，与航线两端的内陆运输部门开展联运业务，与大陆桥运输展开竞争。

2) 陆桥运输

在国际多式联运中，陆桥运输 (Land Bridge Service) 起着非常重要的作用。它是远东 / 欧洲国际多式联运的主要形式。所谓陆桥运输是指采用集装箱专用列车或卡车，把横贯大陆的铁路或公路作为中间“桥梁”，使大陆两端的集装箱海运航线与专用列车或卡车连接起来的一种连贯运输方式。严格地讲，陆桥运输也是一种海陆联运形式。只是因为其在国际多式联运中的独特地位，故在此将其单独作为一种运输组织形式。目前，远东 / 欧洲的陆桥运输线路有西伯利亚大陆桥和北美大陆桥。

3) 海空联运

海空联运又被称为空桥运输 (Air Bridge Service)。在运输组织方式上，空桥运输与陆桥运输有所不同：陆桥运输在整个货运过程中使用的是同一个集装箱，不用换装，而空桥运输的货物通常要在航空港换入航空集装箱。不过。两者的目标是一致的，即以低费率提供快捷、可靠的运输服务。目前，国际海空联运线主要有远东—欧洲，远东—中南美，远东—中近东、非洲、澳洲。运输距离越远，采用海空联运的优越性就越大，因为同完全采用海运相比，其运输时间更短。同直接采用空运相比，其费率更低。因此，从远东出发将欧洲、中南美以及非洲作为海空联运的主要市场是合适的。

# 4.5 国际货运代理

国际货运代理从公元10世纪就开始存在，随着公共仓库在港口、城市的建立，海上贸易的扩大，国际货运代理业务逐步发展。由于国际贸易在世界范围内的发展，国际货运代理的作用越来越重要。国际货运代理成为独立的行业，在欧洲已有100多年的历史，不少国家成立国家级国际货运代理协会。1880年，在德国莱比锡召开了第一次国际货运代理代表大会。进入20世纪20年代，国际合作有了更大的发展，1926年5月，16个国家的国际货运代理协会在维也纳成立了国际货运代理协会联合会，简称“菲亚塔”，英文缩写代号FIATA (International Federation of Freight Association)，总部设在瑞士苏黎世。成立的目的是保障和提高国际货运代理在全球的利益。

我国货运代理行业起步较晚，历史较短，但是由于国家重视，政策鼓励，规范发展，发展十分迅速。到2002年12月底，中国已有国际货运代理企业3 775家(包括分公司)，从业人员近30万人。其中，国有国际货运代理企业占了近70%，外商投资国际货运代理企业占了近30%。沿海地区国际货运代理企业占了70%，内陆地区国际货运代理企业占了30%。从事国际航空货运代理业务的企业361家，占大约9.6%。这些企业遍布全国各省、自治区、直辖市，分布在30多个部门和领域，国有、集体、外商投资、股份制等多种经济成分并存，已经成为中国对外贸易运输事业的重要力量，对于中国对外贸易和国际运输事业的发展，乃至整个国民经济的发展作出了不可磨灭的贡献。目前，中国80%的进出口贸易货物运输和中转业务(其中，散杂货占70%，集装箱货占90%)，90%的国际航空货物运输业务都是通过国际货运代理企业完成的。2004年5月19日，国务院发布《关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》，取消了对国际货代企业经营资格的审批，从而涌现出很多规模虽小，但经营灵活，服务多样的货代企业，给市场带来了勃勃生机。但与此同时也加剧了竞争的激烈程度。



## 4.5.1 国际货运代理人的含义与性质

1. 国际货运代理人的含义

国际货运代理，英文为“The Freight Forwarder”，国际货运代理协会联合会(FIATA)给国际货运代理所下的定义是：国际货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物运输的人，其本身并不是承运人。国际货运代理业可以依这些条件，从事与运输合同相关的活动，如储货、报关、验收、收款等。货运代理在不同国家以不同的名称为人们所了解，称为关税代表人、清关代理人、关税经营人、海运与发运代理人。

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》给国际货运代理所下的定义是：接受进出口货物收货人、发货人的委托，以委托人的名义或者以自己的名义，为委托人办理国际货物运输及相关业务，并收取服务费用的行业。

2. 国际货运代理人的性质

货运代理的性质是中间人性质的运输业务。他既进行承运人工作，又是货主的代表，保护货主的利益，其本质作用就是“货运中间人”，在以发货人与收货人为一方，承运人为另一方的两者之间行事。从业务表面上看，货运代理人是以货主的代理人身份并按代理业务项目和提供的劳务向货主收取劳务费。但从整个对外贸易运输环节和法律上看，货运代理人与

民法上的代理完全不同，因此权利和义务也不一样。随着国际物流和多种运输形式的发展，国际货运代理的服务范围不断扩大，其在国际贸易和国际运输中的地位也越来越重要。

### 4.5.2 国际货运代理的种类

1. 国际海运代理

(1) 按权限分为国际海运代理和国内海运代理。国际海运代理指得到政府批准，从事进出口国际海运代理业务或接受委托后以自己的名义处理海运相关业务的专业海运代理公司。国内海运代理指从事国内海运业务的专业海运代理公司。这类代理与本地区内贸易厂商联系密切，以沿海运输为主兼营其他方式的运输，也是国际海运代理分包运输商。

(2) 按运输方式分为海运代理、班轮代理和液散船舶代理。海运代理主要办理有关海运货物航线选择、订舱配载、集装箱的分拨与集运，安排货物到港运输；办理保险结关手续，将货物安全交给承运人，并获取提单提货等业务。班轮代理包括杂货运输班轮和集装箱运输班轮，是指为固定航线上船期、航班确定的有规则运行船舶，进行货运及相关业务服务的专业代理与代理人。液散船舶代理是指为油轮、液化气船和液散化工品船等提供货物进出口运输、装卸、仓储和分拨等事项服务的专业代理与代理人。

此外，还可以按照委托项目和业务过程分类，如订舱揽货代理、货物报关代理、航线代理、货物进出口代理、集装箱货运和拆装箱代理、货物装卸代理和转代理等。

2. 国际船舶代理

船舶代理 (Shipping Agent)，指接受承运人 (船舶所有人、船舶经营人或承租人) 的委托，在授权范围内代表委托人办理船舶有关的业务，提供有关的服务或进行与在港船舶有关的其他法律行为的代理行为。

从事国际贸易货物运输的船舶穿梭往来于世界各个港口之间，当它停靠在船舶所有人或船舶经营人所在地以外的其他港口时，船舶所有人或船舶经营人将无法亲自管理与船舶有关的营运业务。解决这一问题有两种方法：一是在有关港口设立船舶所有人或船舶经营人的分支机构；二是由船舶所有人或船舶经营人委托在有关港口的专门从事代办船舶营运业务和服务的机构，代办船舶在港口的有关业务，即委托船舶代理人代办这些业务。委托代理船舶在港口的运营，既经济又实惠，因而在航运实践中被普遍采用。

船舶代理机构或代理行业可以接受与船舶营运有关的任何人的委托，既可以接受船舶所有人或经营人的委托，代办班轮船舶的营运业务和不定期的营运业务，也可以接受租船人的委托，代办其所委托的有关业务。因此，其业务范围非常广泛。

船舶营运有很多方式，不同营运方式中的营运业务所涉及的当事人又各不相同，各个当事人所委托代办的业务也有所不同。根据委托人和代理业务范围不同，船舶代理人可分为班轮运输代理人和不定期船运输代理人两大类。

1) 班轮运输代理人

班轮运输代理人包括班轮运输总代理人和订舱代理人。在班轮运输中，班轮公司在从事班轮运输船舶停靠的港口委托总代理人，其权利与义务通常由班轮代理合同的条款予以确定。代理人通常应为班轮制作船期广告，为班轮公司开展揽货工作，办理订舱、收取运费工作，为班轮船舶制作运输单据、代签提单、管理船务和集装箱工作，代理班轮公司就有关费率和班轮公司营运业务等事宜与政府主管部门和班轮公会进行合作。

班轮公司为使自己所经营的班轮运输船舶能在载重和舱容上得到充分利用，力争做到满舱满载，除了在班轮船舶挂靠的港口设立分支机构或委托总代理人外，还会委托订舱代理人，以便广泛地争取货源。订舱代理人通常与货主和货运代理人有着广泛和良好的业务联系，因而能为班轮公司创造良好的经营效益，同时能为班轮公司建成一套有效的货运程序。

2) 不定期船运输代理人

不定期船运输代理人包括船东代理人、船舶经营人代理人、租家提名代理人、保护代理人、船务管理代理人和装船代理人。

船东代理人受船东的委托，为船东代办与港船舶有关的诸如办理清关，安排拖轮、引航员和装卸货物等业务。此时，租约中通常规定船东有权在装卸货港口指派代理人。

作为期租租家的船舶经营人，根据航次租约规定，有权在装卸货港口指派代理人，即船舶经营人代理人。该代理人受船舶经营人的委托，为船舶经营人代办与在港船舶有关的业务。

根据航次租约规定，租家有权提名代理人，而船东(或船舶经营人)必须委托由租家所指定的代理人作为自己所属船舶在港口的代理人，并支付代理费和港口的各种费用。在港口的代理人是由租家提名的情况下，船东或船舶经营人为了保护自己的利益，会在委托了由租家提名的代理人作为港船舶代理人外，再另外委托一个代理人来监督租家提名代理人的代理行为，该代理人即为保护代理人，或称为监护代理人。

3. 国际空运代理

空运代理可以给进出口空运客户和航空公司双方都带来极大的便利。改革开放后中国空运代理业迅速发展，在2000年的4 200多家货运代理企业中，相当一部分具有空运代理权，其中中外运空运发展股份有限公司在我国是第一家股票上市的空运物流公司，其具备了全球性空运代理资源。

一般情况下，航空公司只负责从一个机场将货物运至另一机场，至于揽货、接货、报关订舱及在目的地机场提货和将货物交付收货人等方面的业务，则由航空货运代理办理。其经营的主体就是航空货运代理公司。

航空货运代理在国际空运货物进出口活动中具有重要的作用，是货主和航空公司之间的桥梁和纽带。航空货运代理具有3种功能。

(1) 为货主提供服务，即代替货主向航空公司办理托运或提取货物，业务包括出口货物在始发地交航空公司承运前的订舱、储存、制单、报关、交运等，进口货物在目的地机场的航空公司或机场接货、监管储存、制单、报关、送货和转运等。

(2) 代表航空公司接受货主的货物并出具航空分运单，当货物在航空公司责任范围内丢失、损坏时，空运代理可代表货主向航空公司索赔。

(3) 专门为航空公司组织成批货源，承揽大批客户办理集中托运，为航空公司获利。

### 4.5.3 国际货运代理的作用

国际货运代理在促进本国和世界经济发展的过程中起着重要的作用，主要表现在以下6个方面。

1. 组织协调作用

国际货运代理人历来被称为“运输的设计师”“门到门”运输的组织者和协调者，凭借其拥有的运输知识及其他相关知识，组织运输活动，设计运输路线，选择运输方式和承运人（或货主)，协调货主、承运人及其与仓储保管人、保险人、银行、港口、机场、车站、堆场经营人和海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等有关部门的关系，可以节省委托人时间，减少许多不必要的麻烦，以专心致力于主营业务。

2. 专业服务作用

国际货运代理人能够提供各种专业化的服务，为委托人提供货物的承揽、交运、拼装、集运、装卸、交付服务，接受委托人的委托，办理货物的保险、海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等手续，甚至有时要代理委托人支付、收取运费，垫付税金和政府规费。

3. 沟通控制作用

国际货运代理人拥有广泛的业务关系，发达的服务网络，先进的信息技术手段，可以随时保持货物运输关系人之间、货物运输关系人与其他有关企业、部门的有效沟通，对货物运输的全过程进行准确跟踪和控制，保证货物安全、及时运抵目的地，顺利办理相关手续，准确送达收货人，并应委托人的要求提供全过程的信息服务及其他相关服务。

4. 咨询顾问作用

国际货运代理人通晓国际贸易环节，精通各种运输业务，熟悉有关法律、法规，了解世界各地有关情况，信息来源准确、及时，可以就货物的包装、储存、装卸和照管，货物的运输方式、运输路线和运输费用，货物的保险、进出口单证和价款的结算，领事、海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等有关部门的要求等向委托人提出明确、具体的咨询意见，协助委托人设计、选择适当的处理方案，避免、减少不必要的风险、周折和浪费。

5. 降低成本作用

国际货运代理人掌握货物的运输、仓储、装卸、保险市场行情，与货物的运输关系人、仓储保管人、港口、机场、车站、堆场经营人和保险人有着长期、密切的友好合作关系，拥有丰富的专业知识和业务经验，有利的谈判地位，娴熟的谈判技巧。通过国际货运代理人的努力，可以选择货物的最佳运输路线、运输方式，最佳仓储保管人、装卸作业人和保险人，争取公平、合理的费率，甚至可以通过集运效应使所有相关各方受益，从而降低货物运输关系人的业务成本，提高其主营业务效益。

6. 融资的作用

国际货运代理人与货物的运输关系人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关部门等相互了解，关系密切，长期合作，彼此信任，国际货运代理人可以代替收、发货人支付有关费用、税金，提前与承运人、仓储保管人、装卸作业人结算有关费用，凭借自己的实力和信誉向承运人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关部门提供费用、税金担保或风险担保，可以帮助委托人融通资金，减少资金占压，提高资金利用效率。



### 4.5.4 国际货运代理人的责任和服务范围

1. 国际货运代理人的责任

国际货运代理的责任，是指国际货运代理作为代理人和当事人两种情况时的责任。国际货运代理的法律责任很复杂，因为他们实际上起着两种不同的法律作用，即代理人和当事人，

而且他们的活动范围本质上已超越国境，却没有一个国际公约来明确规定其活动范围，然而各国法律又仅能管辖本国自己的活动而不能管辖他国的活动，因此导致许多法律相互冲突。

目前，各国法律对货运代理所下的定义及其业务范围的规定有所不同，但按其责任范围的大小，原则上可分为以下 3 种情况。

(1) 作为国际货运代理，仅对自己的错误和疏忽负责。

(2) 作为国际货运代理，不仅对自己的错误和疏忽负责，还应使货物完好地抵达目的地，这就意味着他应承担承运人的责任和造成第三人损失时的责任。

(3) 国际货运代理的责任取决于合同条款的规定和所选择的运输工具等。例如 FIATA 规定：国际货运代理仅对属于其本身或其雇员所造成的过失负责。如其在选择第三人时已恪尽职守，则对于该第三人的行为或疏忽不负责任；如能证明他未做到恪尽职责，则其责任应不超过与其订立合同的任何第三人的责任。

正是由于各国的法律规定不同，要求国际货运代理所承担的责任也就大不相同了。以下对国际货运代理的责任进行原则性的阐述。

从国际货运代理的传统地位讲，作为代理人负责代发货人或货主订舱、保管货物和安排货物运输、包装、保险等，并代他们支付运费、保险费、包装费、海关税等，然后收取一定的代理手续费 (通常是整个费用的一个百分比)。

上述所有的成本均由(或将由)客户承担，其中包括：国际货运代理因货物的运送、保管、保险、报关、签证、办理汇票的承兑和为其服务所引起的一切费用，同时，还应支付由于国际货运代理不能控制，致使合同无法履行而产生的其他费用。客户只有在提货前全部付清上述费用后，才能取得提货的权利。否则，国际货运代理对货物享有留置权，有权以某种适当的方式将货物出售，以此来补偿其所应收取的费用。

国际货运代理作为代理人，受货主的委托，在其授权范围内，以季托人的名义从事代理行为，由此产生的法律后果由委托人承担。在内部关系上，委托人和货运代理之间是代理合同关系，货运代理享有代理人的权利，承担代理人的义务。在外部关系上，货运代理不是货主与他人所签合同的主体，不享有该合同的权利，同时也不承担该合同的义务。

国际货运代理作为纯粹的代理人，通常应对其本人及其雇员的过错承担责任，其错误和疏忽可能包括：未按指示交付货物；尽管得到指示，办理保险仍然出现疏忽；报关有误；运往错误的目的地；未能按必要的程序取得再出口 (进口)。

2. 国际货运代理人的服务范围

国际货运代理提供的服务范围非常广泛，包括为进出口商、承运人、港口、多式联运、运输加工和特殊项目等提供的服务。

代理人为进口商提供的服务不仅包括在进出口货物运输不同阶段的各项具体服务，如选择航线、运输方式和具体承运人等，还包括向港口各部门分发有关办理出口货物运输的各种单证。应委托代办备货、验货、各种加工，签署提单，进口货物的过境、仓储，代表托运人承付运费、关税、税收、港口费等各种费用，监管货物运输进程和货物安全，协助索赔等。

代理人为承运人提供的主要服务项目是向海运、飞机、铁路、公路等承运人订船、订机、订舱、订车皮、订车辆和配载，并议定费率、代收代结运费和其他杂费等。为方便集装箱运输，代理人有时还负责拼箱拆箱，集零为整或化整为零，方便运输和销售。多式联运过程中，代理人则充当多式联运的经营人，组织在一个单一的合同下，通过多种运输方式进行门到门的货物运输。

代理人向港口提供的服务主要包括争取船舶在货代所在地港口装卸，为港口承揽货源，在港口进行货物和单证正常交接、外贸集港、疏运、协助港船做好集装箱管理，以及日常的车、船、货、港衔接组织工作。

此外，代理人还向客户提供特殊服务，如成套设备和大型工程设备运输、超大重件运输、军火运输、非贸易涉外物资运输和展览品运输等。

### 4.5.5 国际货运代理人的选择和使用

代理人工作的好坏直接关系到委托人的利益和运输任务能否完成，所以在选择时应该非常慎重。在确定代理人并与之建立关系前，必须对选择对象进行全面地考察。选择代理人需要进行以下3个方面的考察。

1. 政治背景和合作态度

代理的政治背景和合作态度是建立与保持代理关系的基础。必须遵照外交外贸的方针政策，选择政治可靠、友好并能合作共事的代理人，因为只有他们才能处处为委托人着想，维护委托人的利益。

2. 业务能力和工作质量

能否按时、按质、按量完成代理业务，很大程度上取决于代理人的业务能力和工作质量，仅有良好的合作态度而缺乏业务能力的代理人是无法担负委托人的任务的。所以，业务能力和工作质量是选择代理人的重要条件和标准。

3. 资信和经营作风

由于国际货运代理过程更长，业务环节更多，信息的传递更容易失真；同时，文化背景、个人的品质和性格等也会影响到代理人的经营作风。选择资信程度较高，经营作风稳健的代理商，对于降低经营风险至关重要。在平等互利的原则基础上，审慎选择并使用代理人，并尽可能建立友好的稳定合作关系，是巩固和发展双边业务关系，提高企业竞争力的重要环节。对于能够与企业保持友好合作态度，诚信而作风稳健的代理商，应在业务上给予优惠，以调动代理人的积极性，使合作关系更加持久。对于不友好的、不守信用、经营作风拖沓或急躁的，或者工作能力差的代理人，必须坚决更换。



## 本章小结

国际货物运输是指在国家与国家、国家与地区之间的货物运输。国际货物运输不仅只涉及托运人、收货人和承运人，而且还要受到政府和公众的影响。国际货物运输方式的选择应考虑以下因素：运输成本、运行速度、货物运输的性质、交货时间的要求和物流基础设施条件。在承运人选择决策中，有4个阶段：发现问题、搜索信息、选择承运人、事后评估。

国际海运和国际空运是国际贸易物流中的主要组成部分。国际海运具有运量大、运费低、通过能力低、适用于多种货物的运输等特点。按照海洋运输船舶经营方式的不同，可分为班轮运输和租船运输。航空货物运输具有高速度、高科技、灵活、安全准确，节省包装、保险、利息等费用的特点。国际航空运输有班机运输、包机运输、集中托运和航空急件传送等方式。国际航空货物运输的组织方法有集中托运、航空快件运输、联合运输、送交业务、货到付款。

集装箱是高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统的核心。集装箱运输的特点有：提高装卸效率，减轻劳动强度、简化包装，节约包装费用、减少货损货差，保证运输安全、简化运输手续等。国际多式联运是在集装箱运输的基础上产生并发展起来的新型运输方式，也是在国际货物运输中发展较快的一种综合连贯运输方式。国际多式联运是按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接运货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。国际多式联运经营人既不是发货人的代理或代表，也不是参加联运的承运人的代理或代表，而是多式联运的当事人，是一个独立的法律实体。国际货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物运输的人，其本质作用就是“货运中间人”。



## 关键术语

国际货物运输　班轮运输　租船运输　集中托运　集装箱　国际多式联运　国际多式联运经营人　国际货运代理

## 思考题

1. 国际货物运输方式的选择应考虑哪些因素？
2. 自营运输的优、缺点有哪些？
3. 国际海运的特点是什么？
4. 简述国际海运进出口程序。
5. 国际航空运输的特点是什么？
6. 什么是国际多式联运？多式联运有哪些特点？
7. 国际货运代理的类型和作用是什么？



## 案例分析

### 中远集团“走出去”

中远集团成立于 1961 年 4 月 27 日，成立之初是一个仅有 4 艘船舶、2.26 万载重吨的小型船公司。经过五十多年的发展，中远集团已经成为以航运、物流码头、修造船为主业的跨国企业集团，位列《财富》世界 500 强。

截至 2015 年年底，中远集团拥有各类现代化商船 600 余艘，5 100 多万载重吨，年货运量超 4 亿吨，远洋航线覆盖全球 160 多个国家和地区的 1 500 多个港口，船队规模位居中国第一、世界第二。其中，集装箱船队、干散货船队、专业杂货、多用途和特种运输船队规模实力均居世界前列，油轮船队也是当今世界超级油轮船队之一。中远集团在全球 21 个港口营运中的集装箱泊位达 123 个。根据德鲁里海事研究公司 (Drewry) 最新统计，中远集团所属中远太平洋的集装箱码头吞吐量继续保持全球第四。中远集团已形成以北京为中心，以中国香港地区、美洲、欧洲、新加坡、日本、澳洲、韩国、西亚、非洲九大区域公司为辐射点的全球架构，在 50 多个国家和地区拥有千余家企业和分支机构，员工总数约 7.5 万人，其中驻外人员 400 多人，外籍员工 4 600 多人，海外资产和收入已超过总量的半数以上，正在形成完整的航运、物流、码头、船舶修造的全球业务链。

1. 围绕企业战略，实施“走出去”战略

中远集团是最早进入国际市场的中国企业之一，是物流企业对外投资的标杆企业。早在1993年，中远投资就已在新加坡借壳上市，目前拥有中国远洋、中远太平洋、中远国际、中远投资、中远航运等多家境内外上市公司。根据Heritage的统计，2005—2014年，中远集团累计境外投资56.3亿美元，占物流业投资主体海外投资总额的一半左右。截至2014年年底，中远集团境外公司资产总额达1 965.49亿元，2014年境外公司营业收入1 121.93亿元。

2. 加强战略合作，提升国际竞争力

2014年3月1日，中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运五家公司联手组建了CKYHE海运联盟，取代此前的CHYH。根据计划，新联盟自4月中旬起率先在6条亚洲/欧洲航线和4条亚洲/地中海航线展开合作。新联盟的形成，服务能力和服务质量得到了较大幅度提升，将全球班轮业的竞争力和影响力提升到了一个新的高度。

3. 配合“一带一路”建设，寻找新商机

中远集团配合中国政府倡导的“一带一路”建设，2008年，中远太平洋通过市场竞争的方式，获得希腊比雷埃夫斯港二、三号集装箱码头为期35年的特许经营权，码头项目延伸了航运产业链，增强了中远集团的全球竞争力。2010年6月1日，中远正式接管比雷埃夫斯码头。2011年，成功实现扭亏为盈。2014年，PCT完成集装箱吞吐量近300万TEU，同比增长18.5%，再创历史最高水平。2014年12月20日，希腊议会批准了中远比雷埃夫斯港《友好协商协议》，即比雷埃夫斯集装箱码头有限公司(PCT) 2.3亿欧元扩建码头计划。

比雷埃夫斯港是“一带一路”的陆海交汇点，也是“中欧陆海快线”的重要节点，是希腊最大的港口和距离苏伊士－直布罗陀轴线最近的基本港之一，通过比港中转可以最快、最经济地将西北欧、地中海－远东主干航线连接上密布地中海、黑海、西非、北非、亚德里亚海的海上支线网络；比港也是通往南欧、巴尔干地区的陆上桥头堡，通过这里，货物可以便捷地进出地中海东部的新兴市场。

构建全球海铁联运服务网络是中远集团为客户提供门到门全方位物流解决方案中最重要的组成部分，接管比雷埃夫斯码头之后，中远集团可以通过海铁联运实现横跨欧亚的快捷运输。“中欧陆海快线”是一条海铁联运线路，南起希腊比雷埃夫斯港，北至匈牙利布达佩斯，中途经过马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德。这条全新的航线成为当前从中国到欧洲性价比最高的多式联运航线，与传统的海运模式相比，海铁联运模式使中国货物抵达欧洲的运输时间缩短了7~11天。

4. 联手中海码头和招商局国际，受让阳明海运高明码头股权

2014年3月13日，中远太平洋与和记港口信托及中海码头香港公司签署协议，收购亚洲货柜码头40%的实际股权，中海码头收购20%的股权。亚洲货柜码头位于香港葵涌八号货柜码头西，该码头与位于香港八号码头东的中远国际货柜码头相邻。两个码头共计1 380米的海岸线，有助于构建一个具有竞争力的平台，提升港口运作的灵活程度、效率和协同效益，为客户提供更加完善高效的码头服务。表4-4为中远集团海外投资港口情况。

(资料来源：选自中央财经大学物流管理专业2015级研究生张宸瑞撰写的《国际物流管理》课程研究报告，选编时有删改。)

**思考题：**

1. 中远集团投资海外港口的动机是什么？可能遇到的挑战是什么？
2. 组建海运联盟对中远集团有什么意义？还有哪些方法有助于中远集团提高竞争力？
3. 如果你是货主，如何评价中远集团的海外扩张战略？

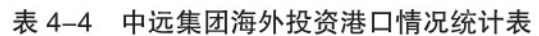


表 4–4　中远集团海外投资港口情况统计表

| 时间 | 国内企业 | 合作企业及概况 | 投资区位 | 投资模式 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2001 年 | 中远美洲公司 | 中远美洲公司 (占股 51%) 与美国当地码头经营公司 SSA 组建公司 | 租赁美国西海岸长滩港 7 个泊位 | 合资合作 |
| 2003 年 | 中远太平洋 | 中远太平洋 (占股 49%) 与新加坡港务集团 (占股 51%) 合资成立公司 | 巴西班让集装箱码头 | 合资合作 |
| 2004 年 | 中远太平洋 | 收购铁行港口公司 (已被马士基兼并) 在比利时安特卫普港口合资公司 25%的股权 | 比利时安特卫普港集装箱码头 | 兼并收购 |
| 2005 年 | 中远欧洲公司 | 联合 MSC 收购意大利那不勒斯港最大的集装箱码头运营商 Conateco，各占 46.25%股权 | 意大利那不勒斯港集装箱码头 | 兼并收购 |
| 2006 年 | 中远太平洋 | 与川崎汽船、阳明海运、韩进海运和 ECT 合作兴建、经营荷兰鹿特丹港 Euromax 码头 | 荷兰鹿特丹港 | 合资合作 |
| 2007 年 | 中远太平洋 | 向马士基集团旗下公司收购苏伊士运河码头 20%股权 | 参与经营埃及塞得港东港区 1 个集装箱码头 | 兼并收购 |
| 2009 年 | 中远太平洋 | 与希腊签署希腊第一大码头比雷埃夫斯港集装箱码头 35 年特许经营权的接管协议，接手该港 2 号和 3 号集装箱码头 | 希腊比雷埃夫斯港 2 号和 3 号码头 | 特许经营权 |
| 2012 年 | 中远太平洋 | 与中海码头及招商局国际组成合资公司，收购高明货柜码头股份有限公司 30%股权 | 中国台湾高明货柜码头 | 兼并收购 |
| 2013 年 | 中远集团、招商局集团 | 接管巴基斯坦瓜达尔港运营权 | 巴基斯坦瓜达尔港 | 特许经营权 |
| 2015 年 | 中远集团、招商局集团 | 收购土耳其 Kumport 码头约 65% 的股份 | 土耳其 Kumport 码头 | 兼并收购 |

# 第5章 国际港口



【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
|---|---|---|---|
| 国际海港 | 掌握 | 国际海港的概念与功能 | 国际海港的发展 |
| 主要海港 | 了解 | 国内外海港 | 了解海港现状 |
| 国际空港 | 掌握 | 国际空港的概念<br>发展空港物流的条件 | 国际空港概述 |
| 主要空港 | 了解 | 国内外空港 | 了解空港的现状 |
| 自由贸易区 | 熟悉 | 自由贸易区的概念与功能 | 了解自由贸易区的现状 |
| 自由贸易港 | 理解 | 自由贸易港的概念与功能 | 了解历史和趋势 |




## 天津港与区域经济发展

天津港是中国历史最悠久的港口之一，唐宋时期就已经成为古代河海漕运的枢纽。1952年，天津港以新港之名称重新获得世界的认知，也创造了许多新中国的第一。1973年，天津港开辟了我国第一条国际集装箱航线；1980年，天津港建成中国第一个集装箱码头；2001年，成为我国北方第一个亿吨大港；2004年，货物吞吐量突破2亿吨，成为我国北方第一个吞吐量超2亿吨的港口；2013年，成为北方第一个货物吞吐量超5亿吨的大港。

与吞吐量增长同时提升的是天津港在区域经济中的地位。天津港，地处渤海之滨，海河入海口，是我国最大的人工港，包括南疆港区、北疆港区和东疆港区3个主要港区。天津港是我国北方重要的国际港口和首都北京的海上门户，也是渤海中部与华北、西北地区内陆距离最短的港口，经济腹地辽阔，包括天津、北京、华北、西北及西南部分地区，腹地面积和人口分别占全国的46.9%和18.8%。

为了建设北方第一个现代化的高度开放的经济区域，带动区域经济的发展，1991年5月，国务院批准设立天津港保税区，具有国际贸易、现代物流、临港加工和商品展销四大功能，享有海关、税收、外汇等优惠政策。2006年8月，国务院批准设立天津东疆保税港区，从保税区到保税港区，一字之差，功能定位却提升很多。保税港区集保税区、出口加工区、保税物流园区功能于一体，拓展国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易和出口加工五大功能，重点发展现代物流业、进出口加工制造业和各类服务产业。在政策扶持方面，在拥有开发区、保税区、高新技术产业园区等区域的全部政策的同时，充分享受国家批准的涉及税收、口岸监管、外汇管理等方面的众多优惠政策。2011年5月，国务院正式批复《关于天津建设北方国际航运中心的建设方案》，确定了以东疆保税港区为核心载体，建设北方国际航运中心，开展国际船舶登记制度、国际航运税收、航运金融业务和租赁业务四个方面的政策创新试点，用5~10年的时间，把东疆保税港区建设成为“各类航运要素聚集、服务辐射效应显著、参与全球资源配置的北方国际航运中心和国际物流中心核心功能区，综合功能完善的国际航运融资中心。”从保税区到保税港区，再到国际航运中心，天津港的地位在十年内实现三连跳。天津港正从以港口物流中心、增值服务为特征的第三代港口向以信息化、网络化、全方位对外开放、组合港为特征的第四代港口转型。

以港口带动区域经济发展，是天津港一系列功能升级的终极目标。相关调查资料显示，天津港货运吞吐量中，30%来自天津市、15%来自北京市、20%来自河北省、35%来自其他腹地；集装箱吞吐量中天津市占36%、北京市占12%、河北省占34%、其他腹地占18%。也就是说，70%的货物吞吐量来自天津以外的腹地。若以货物价值测算，50%以上的口岸进出口货值来自天津以外的腹地省区。天津港的发展将无疑带动周边区域的经济发展，这也是国家不断加大对天津港的支持力度的原因。

2014年，天津港货物吞吐量达到5.4亿吨，在世界港口中排名第四，集装箱吞吐量为1 400万标箱，世界排名第十位。据预测，天津港2020年、2030年的港口货物吞吐量将分别达到7亿吨和9亿吨，集装箱吞吐量将分别达到2 800万TEU和4 000万TEU。天津港已经名列世界著名港口行列。

(资料来源：根据公开资料整理编写。)



港口历来在一国的经济发展中扮演着重要的角色。运输将全世界连成一片，而港口是运输中的重要节点。世界上发达国家一般都拥有自己的海岸线和功能较为完善的港口。空港物流属于世界现代经济发展公认的重要高端产业领域，空港物流发展水平，客观地标志着国家和地区高端产业的发展阶段。导入案例中介绍的天津港，依托港口功能先后发展保税区、保税港区、国际航运中心，是中国港口不断走向开放、提升功能的一个缩影。事实上，在北方航运中心的基础上，又先后成立了滨海新区和天津自由贸易区，在不断提升的外向型经济

中，港口的作用功不可没。本章先介绍国际海港和国际空港，然后再分析在世界经济一体化、区域经济一体化和全球市场一体化进程中自由贸易港区的发展。

# 5.1 国际海港

## 5.1.1 国内外港口发展概述

港口是运输网络中水陆运输的枢纽，是货物的集散地以及船舶和其他载运工具的衔接点；它可以提供船舶靠泊、旅客上下船、货物装卸、储存、驳运以及其他相关业务。港口不仅是货物水陆空运输的中转地，而且提供了发展转口贸易 (自由港和自由贸易区) 的机会，在现代国际生产、贸易和运输系统中处于十分重要的战略地位，发挥着日益重要的作用。在现代物流发展过程中，港口在国际贸易和国际物流方面的作用不断突出，港口商业化的趋势进一步增强，港口物流成为现代物流的重要发展领域。

从港口功能不同的角度来考虑港口划分为第一、二、三代和现在提出的第四代，联合国贸易与发展会议会对前三代港口都有定义。

第一代港口是在 20 世纪 50 年代前的港口，其主要功能特点是海陆中转，是当时较简单地处理运输和装卸活动的接口，主要从事运输和装卸。

第二代港口是在 20 世纪 50—80 年代的港口，此时世界经济开始复苏，港口功能逐步扩大，已逐渐发展成为运输工业和商业服务的中心。

第三代港口是 20 世纪 80 年代开始的港口，此阶段目前仍在继续。港口已成为一个国际性增长活动和经济活动的节点，即国际经贸活动的“后勤服务总站”。

目前，世界大多数现代港口都在第三代或向超出第三代发展。其中在第三代港口中处于领先地位的国际大港，已体现出超越第三代港口功能的趋势。最初第四代港口概念来自于联合国贸易与发展会议 (UNCTAD，1999)，但这一概念本身仍处于形成的过程中。第四代港口更多的是由国际码头经营人和船舶公司为拓展业务，经由共同的经营人将多个码头联系起来。世界范围的集装箱船东联盟的出现导致更大集装箱船舶的推出，支线网络以及枢纽港的发展，持续不断地要求有更高的生产率、更低的运价费率。

由表 5-1 可见，各代港口体现的时代特征不同，其功能在不断递进，服务对象和内容不断增多。各代港口发展的战略重点各有差异，发展空间不断延伸，发展的决定因素也各不相同，其服务方式由第一代单项服务港到港，第二代部分联运点到点，到第三代的多式联运门到门。各代港口发展的决定性因素则由资源与劳动 (第一代)、资源与资本 (第二代) 到技术与信息 (第三代)、到人才环境 (第四代)。

表 5–1 现代港口功能发展及其代别划分

| | 第一代港口 | 第二代港口 | 第三代港口 | 第四代港口 |
|---|---|---|---|---|
| 发展时期 | 20 世纪 50 年代以前 | 20 世纪 50~80 年代 | 20 世纪 80 年代以后 | 21 世纪初 |
| 货物类别 | 件杂货 | 件杂货、液体散货、干散货 | 干散货、液体散货、集装箱 | 大宗集装箱货保鲜品、大宗干液散货、海洋产业 |

续表

| | 第一代港口 | 第二代港口 | 第三代港口 | 第四代港口 |
|---|---|---|---|---|
| 发展策略 | 稳健 | 扩张 | 发展 | 合作竞争 |
| 主要业务 | 货物装卸、储存、船舶服务 | 货物装卸、储存、船舶服务 | 货物装卸、储存、加工、船舶服务 | 货物装卸、储存、加工、船舶服务 |
| 范围空间 | 码头及其水域 | 港区、码头及其水域、临港工业及相关产业 | 向陆域扩展 | 扩张整合水陆域资源 |
| 组织管理 | 港口内独立活动<br>生产封闭管理与客户维持非正式关系 | 与客户关系比较密切 | 与客户形成统一的港口共同体 | 全方位对外开放；港口群体形成综合流通网络一体化，区域经济技术文化礼仪共同体；港口经营企业综合化、大型化 |
| 服务方式 | 港到港 | 点到点 (部分联运) | 门到门 (多式联运) | 全程、全网、多层面、个性化服务；网到网 |
| 生产特点 | 货物流、简单的个性服务、低增值 | 货物流、货物加工、换型，综合服务增值服务增加 | 货物流、信息流、货物配送等一揽子服务，增值服务大量增加 | 以人为本、持续发展，非核心业务大量外包；组织自治化、生产自动化、经营集约化、管理信息化、信息产业化、环境生态化 |
| 地位作用 | 水陆交通枢纽中心 | 城市依托港水路交通枢纽，传统物流分运中心 | 综合物流分运、分拨、配销、信息等综合服务中心；综合交通运输主枢纽 | 综合流通主枢纽；世界或地区性国际电子贸易信息中心；国际海洋经济中心 |
| 核心竞争力 | 劳动力、资源 | 资金、技术 | 技术、信息 | 人才、环境 |

[资料来源：周哲，申雅君. 国际物流 [M]. 北京：清华大学出版社，2007；苏德勤. 现代港口功能发展及其代别划分 [J]. 中国港口，1999(1)34–36.]



### 5.1.2 港口的概念

我国《港口法》对港口所作的定义，港口是指位于江河、湖泊和海洋沿岸，具有船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下、货物装卸、驳运、储存等功能，并具有相应设备的由一定范围的水域和陆域组成的场所与基地。

1. 港口的形成条件

港口，尤其是对外开放的贸易港口的形成，一般必须具备以下条件。

(1) 港口所在地为水陆交通枢纽，交通便利，通信发达，有纵深辽阔的腹地，便于物流、人流和信息流的集中与疏散。

(2) 港口的地理和水文状况适宜，港口有良好的水深，港外最好有自然形成的防风、防浪屏障，附近无浅滩与暗礁，便于船舶安全出入与停泊。

(3) 港口要有足够的机械化装卸设备和前后方仓库与堆场，具备为船舶提供修理等技术保障的条件，能提供燃油、淡水以及食品供应等后勤服务。

2. 港口的组成

港口包括水域、陆域、港口配套设施、港口工程建筑以及港口管理与装卸生产组织机构。

1) 港口水域

港口水域指港界线以内的水域面积，供船舶航行、运转、锚泊、停泊装卸使用，要求有适当的深度和面积，水流平缓。一般须满足两个基本要求：船舶能安全地进出港口和靠离码头；能稳定地进行停泊和装卸作业。港口水域主要包括码头前水域、进出港航道、船舶转头水域、锚地以及港池等部分。

2) 港口陆域

港口陆域指的是港界线以内的陆域面积，供旅客上下船，货物装卸、堆存和转载使用，要求有适当的高程、岸线长度和纵深，并配有仓库、堆场、铁路、公路、装卸机械和各种必要的附属设备。一般包括装箱作业地带和辅助作业地带两部分，并包括一定的预留发展地。装卸作业地带布置有仓库、货场、铁路、公路、站场、通道等设施；辅助作业地带布置有车库、工具房、变(配)电站、机具修理厂、作业区办公室、消防站等设施。

3) 港口配套设施

港口配套设施主要是指为装卸、起重、搬运机械及为装卸生产服务的各种配套设施，如能源动力系统、机械修造厂和保养车间、港内运输设备(汽车、机车、拖驳船队等)、船舶航修站等。

4) 港口工程建筑

(1) 航标。航标是指以特定的标志、灯光、响声或无线电信号等，供船舶确定船位和航向、避离危险，使船舶沿航道或预定航线顺利航行的助航设施。设置航标的目的在于针对港口水域中暗藏的如浅滩、拦门沙或航道弯段等危险给予船舶警告，使船舶能安全、迅速地到达目的地，因此，港口航标应能准确地标示航道的方向、界限，标示航道及其周围航行水域中的水上或水下障碍物和建筑物，标示锚地周界的位置。

(2) 防波堤。在暴风季节，沿海港口面临大海巨浪的袭击，港内船舶不能安全地停靠和作业，因此需要在港口水域中的适当位置建筑防波堤，以使港口在恶劣天气条件下水面保持平稳，生产作业照常进行。此外，防波堤还兼有防水流、泥沙、冰凌等自然因素对港口和航道产生干扰的作用。

(3) 码头。码头指供船舶停靠、装卸货物和上下游客的水工建筑物，它是港口的主要组成部分。

(4) 码头岸线。码头岸线指码头建筑物靠船一侧的竖向平面与水平面的交线，即停靠船舶的沿岸长度，它是决定码头平面位置和高程的重要基线。构成码头岸线的水工建筑物称为码头建筑物。港口各类码头岸线的总长度是港口规模的重要标志，说明它能同时靠码头作业的船舶数量。

(5) 集装箱码头。集装箱码头指专供集装箱装卸的码头，它一般要有专门的装卸、运输

设备，有集运、储存集装箱的宽阔堆场，有供货物分类和拆装集装箱用的集装箱货运站。

(6) 泊位。泊位指一艘设计标准船型停靠码头所占用的岸线长度或占用的囤船数目。泊位的数量与大小是衡量一个港口或码头规模的重要标志。一座码头可能由一个或几个泊位组成，视其布置形式和位置而定。

5) 港口管理与装卸生产组织机构

一般可分为行政管理和生产管理两部分。行政管理(政府)部门代表国家或政府管理港口，主要包括港务监督、船舶检验、水上公安机关、水上法院等港政部门。同时，还设置港口建设与发展规划、港湾环境监督与保护等部门。港口生产管理部门主要包括各装卸公司、轮驳公司、仓储公司、公路铁路运输公司、机械公司、理货公司等。

### 5.1.3 港口的功能

港口作为海上运输的平台和贸易的门户，具有多种经济功能。随着港口对腹地经济影响的加深，其功能也不断发生着演变。

【拓展视频】

1. 运输、中转功能

港口是运输链上的一个环节、运输网络上的枢纽。运输和中转是港口的首要功能。货物到达港口并不是终点，只是为了继续运输而完成集中存储、分流、分配等作业环节，这都是运输过程的继续。为了实现运输过程的继续，港口必须完成货物在不同运输方式之间的换装和转载，这就是中转的功能。装卸搬运是影响货物流转速度的基本要素，专业化的装载、卸载、提升、运送、码垛等装卸搬运机械可以提高装卸搬运作业效率，减少作业对商品造成的损毁，缩短车、船、货物的在港停留时间。

2. 仓储功能

现代港口的仓储已经不仅仅是为了继续运输的需要，它已成为综合物流的一个重要环节。仓库位置的选择往往影响到整个物流成本的高低，最终必然影响到产品的市场竞争力。通过大船运输到港口，实现单位成本的降低，同时将货物存放在港口，不间断地适应市场的需要或满足工厂生产需要。目前，世界主要的港口都专门开辟了一定面积的区域，配备了所需的设施为企业提供仓储和物资配送所需要的所有服务。在港口的物流分拨区，港口部门或相关的公司一般都向客户提供报关、保税、装卸货、保管、流通加工、运输发送、情报管理等多种功能性服务。因此，港口的物流功能区别于传统的仓储功能，它不仅仅可以缩短运输时间，而且还可以使货物改变运输方向，使之发生质的变化，提高了货物的附加价值。

3. 贸易功能

商港是对外贸易的门户，也是商业网络上的枢纽。在国际贸易中，国家通过港口建立同各国的经济联系，事实上，港口发挥着贸易中心的作用。据统计，在国际贸易中，全世界有90% 的货物是依靠海运，通过港口完成的。我国的对外贸易也有 90% 以上的货物是依靠海运和港口完成的，这主要是由于海运具有运量大、成本低等其他任何运输方式无可比拟的优越性，因此许多国家争相发展海运船队，不断扩大港口建设规模。基本上，港口的贸易功能很大程度上得益于港口的中转运输。由于港口是远洋船舶、沿海船舶向内河船舶以及内陆运输工具的联结点，货主可以很方便地将货物运往港口储存，并根据国际市场行情的变化及时地决定抛售或购入货物。由于国际港口通过船舶与国际交易市场紧密相连，很容易及时地将货

物从港口运往市场，这就促成了众多的贸易公司在港口或港口城市设立机构以便掌握国际市场行情。

4. 商业功能

港口的商业功能是随着港口的设立及其运输功能的发展而同步发展的。首先，港口作为旅客的集散地，客观上要求具备为旅客和船员休息、中转所必需的设施和服务。随着港口的发展，作为航运与贸易的辅助功能，如代理、保险、金融、通信、航运交易等领域都有了很大的发展，使以单纯的装卸为主的港口发展成了多功能、多层次和多方位的系统。

5. 服务功能

服务主要是指：接待船舶，船舶技术供应，燃料、淡水、一切船用必需品、船员的食品供应，引航，航次修理等；天气恶劣时船舶隐蔽的需要；海难的救助；文化、科技、贸易、旅游等。服务功能是港口的重要功能之一，有时与运输中转功能占据同等重要的地位。服务的质量、效率一方面对运输中转功能的发挥起保证或限制作用；另一方面将产生连锁性的对外影响，甚至关系到一个国家的形象。

6. 工业功能

港口的存在是工业存在和发展的前提。在许多地方港口和工业已融为一体。港口工业分两种，一种是依靠港口深水条件并服务于航运业的工业，如造船、修船、港口工程等工业，使工业生产得以进行；另一种通过港口由船舶运入供应工业的原料再由船舶输出加工制造的产品，如冶金、石油、汽车工业等。港口货物的构成中，原料、半成品占极大比重，据统计，在世界贸易中约占2/3以上。在一些发达的工业国家，工厂自建码头，一方面进口原料，另一方面出口产品都在企业码头上进行。




### 中国的国际航运中心建设

2009年4月，国务院批复《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业　建设国际金融中心和国际航运中心的意见》，标志着中国决心努力建设高水平的国际航运中心。上海具有比较完善的现代市场体系、现代金融体系、先进的港口基础设施、高效的航运服务体系，以及便捷的交通运输网络，可以利用这些有利条件积极发展现代服务业和先进制造业。

而后，国务院又批准“加快推动以大连大窑湾保税港区为核心的大连东北亚国际航运中心建设”。2011年，又先后批准了“天津北方国际航运中心核心功能区建设方案”和“支持厦门加快东南国际航运中心建设”的措施。

2014年9月3日，公布《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》，明确促进海运业健康发展，提出到2020年，基本建成安全、便捷、高效、经济、绿色和具有国际竞争力的现代化海运体系，海运服务贸易位居世界前列，国际竞争力明显提升。《意见》把建设航运中心提升到了促进整个海运行业发展的高度，提出优化海运船队结构、完善全球海运网络、促进海运企业转型升级、大力发展现代航运服务业、深化海运业改革开放、提升海运业国际竞争力、推进安全绿色发展这七项重点任务。

中国是海运大国，据中国交通运输部数据显示，目前中国海运船队运力规模达到1.42亿载重吨，约占世界海运船队总运力的8%，居世界第四位。但是，中国的海运总体实力不强，海运的服务贸易长期处于逆差状态，2014年，运输服务逆差578亿美元，占服务贸易逆差的29%，是仅次于旅游服务贸易逆差的第二大逆差来源行业。

表 5-3 2015 年世界港口货物吞吐量前 10 名

| 排名 | 港口 (所属国家或地区) | 吞吐量 / 亿吨 | 年增长 /(%) |
|---|---|---|---|
| 1 | 宁波—舟山港 (中国) | 8.89 | 1.83% |
| 2 | 上海港 (中国) | 7.17 | –5.03% |
| 3 | 新加坡港 | 5.75 | –0.17% |
| 4 | 苏州港 (中国) | 5.43 | 0.56% |
| 5 | 天津港 (中国) | 5.41 | 7.98% |
| 6 | 广州港 (中国) | 5.21 | 4.41% |
| 7 | 青岛港 (中国) | 4.97 | 3.76% |
| 8 | 唐山港 (中国) | 4.9 | 5.38% |
| 9 | 鹿特丹港 (荷兰) | 4.66 | 4.72% |
| 10 | 黑德兰港 ( 伊朗) | 4.53 | 6.68% |

(资料来源：上海国际航运中心，中国航运数据库。)


【拓展视频】

近年来，世界货物和集装箱吞吐量港口排行榜前几位变化较小，但中国大陆港口增幅明显。1998 年，世界十大集装箱港口中，只有上海港挤进排行，位列第十，到了 2006 年，前十大集装箱港口中就有中国 5 席 (分别是海 No.2、深圳 No.4、广州 No.6、宁波 No.8、青岛 No.9)，2014 年，前十大集装箱港口中，中国包揽了 8 个席位 (见表 5-3)。从世界范围来看，近两年美国港口吞吐量增长迅速，2014 年，美国洛杉矶港的吞吐量达到 830 万 TEU，同比上升 6%，创 2007 年以来的历史新高，长滩港全年的集装箱吞吐量达到 682 万 TEU，小幅上升 1.3%，从中可以看出美国制造业回归的迹象。

1. 国际著名港口

1) 新加坡港

新加坡 (Singapore) 港西临马六甲海峡的东南侧，扼太平洋及印度洋之间的航运要道，战略地位十分重要。新加坡港是亚太地区最大的转口港，目前，也是世界最大的集装箱港口。新加坡港主要进出口货物为石油、机械设备、电子电器、化肥、水泥、谷物、糖、橡胶、面粉、化工产品、矿砂、工业原料、食品、木材、椰油、椰干、棕榈果、水果及杂货等。

2) 鹿特丹港

鹿特丹 (Rotterdam) 港位于莱茵河和马斯河入海的三角洲，濒临世界海运最繁忙的多佛尔海峡，是西欧水陆交通的要塞，是荷兰和欧盟的货物集散中心，运入西欧各国的原油、石油制品、谷物、煤炭、矿石等都经过这里，有“欧洲门户”之称。与我国的上海港一样，鹿特丹港是一个典型的河口港，海洋性气候十分显著，冬暖夏凉，船只四季进出港口畅通无阻。鹿特丹港港区面积约 80km$^2$，海轮码头岸线长 33.4km，江轮码头岸线长 33.4km，总泊位 454 个，航道最大水深 22 米。鹿特丹港共分 7 个港区，有多个港池，码头岸线总长 37km，可以停靠 54.5 万吨级的特大油轮。这里的起重设备应有尽有，大小作业船只 500 余艘。船只进入鹿特丹港，从来就不存在等泊位和等货物的问题。

3) 釜山港

釜山 (Busan) 港位于韩国东南沿海，东南濒临朝鲜海峡，与日本对马岛相峙，是韩国最大的港口，也是世界第六大集装箱港。自 1874 年开航以来至今已有 120 多年的历史。经过多阶段持续的开发建设，目前釜山港共由北港 (釜山本港)、南港、甘川港和多大浦港四部分组成。拥有集装箱专用码头 4 个和杂货码头、粮谷码头、水泥码头、原木码头、水产物码头及国际客运码头和沿岸旅客码头等。港口主要出口货物为工业机械、水产品、电子、石化产品及纺织品等，进口货物主要有原油、粮食、煤、焦炭、原棉、原糖、铝、原木及化学原浆等。它是韩国海陆空交通的枢纽，又是金融和商业中心，在韩国的对外贸易中发挥着重要作用。目前釜山港担负着韩国全国海上运输货物一半以上运量，其中集装箱货物处理量占韩国的 81%，水产品货物占韩国的 42%。

4) 洛杉矶港

洛杉矶 (Los Angeles) 港位于美国西南部的加利福尼亚州，濒临太平洋的东侧，是美国第二大集装箱港。它是北美大陆桥桥头堡之一，是横贯美国东西向的主要干线的西部桥头堡，东部大西洋岸的桥头堡为费城。从繁忙程度上看，洛杉矶港是全美第一、世界第八繁忙的集装箱运输港口。主要进口货物有家具，衣物、电子产品、玩具、计算机设备等。主要出口货物有废纸、合成树脂、纺织纤维、动物饲料、废金属等。

5) 汉堡港

汉堡 (Hamburg) 港是德国最大的港口，也是欧洲第二大的集装箱港，现已发展成欧洲最大的自由港。港口设施先进，管理现代化，被称为“德国通向世界的门户”和“欧洲转运最快的港口”。汉堡处于欧洲市场的中心，扮演着重要中转海港的角色。汉堡港有近 300 条航线通向世界五大洲，与世界 1 100 多个港口保持着联系。每年进出港的船只达 1.8 万艘以上，主要进口货物为煤、木材、矿石、原油、棉花、粮谷、水果、羊毛、烟叶、菜油、冻肉、蛋白、橡胶、咖啡、可可及杂货等，出口货物主要有焦炭、水泥、钢铁、机器及零件、车辆、电气用品等。



2. 中国主要港口

1) 香港港

香港位于中国南部沿海珠江口外东侧，是一个得天独厚的天然良港，是远东地区的航运中心。它既是亚太地区的枢纽港，也是世界著名大港之一，该港集装箱吞吐量雄居世界前列。

香港发展如此迅速，一是因为它地处远东航运要冲，处于经济发展十分迅速的亚太中心，它既是亚太地区的枢纽港，又是中国内地的转口港。祖国内地经济的繁荣，是香港航运业蓬勃发展的最重要原因。二是因为它是一个得天独厚的天然良港，深水航道确保了世界各国船舶安全和便捷进出港口。

香港是两种不同模式海上交通工具的交汇处，即从太平洋驶来的巨型远洋船和从珠江驶来的较小型沿岸内河船，更是新加坡与上海之间唯一充分开拓的现代化深水港，因而成为华南所有海上贸易活动的集中地。

一直以来，香港都以自由港著称。香港特别行政区政府采取的贸易政策，是寻求一套自由、开放的多边贸易制度。船舶拥有和船舶管理是本港的主要航运业务，所运作的船舶注册是独立自主的。目前在香港船舶注册记录册上登记的船舶约达 1 400 万总注册吨位。

香港港口设施既有葵涌、昂船洲货柜码头的停泊处，总长 4 000 米，又有公众货物装卸区的停泊处，总长 7 750 米，以及 58 个远洋船系泊浮标。

2) 上海港

上海是我国最大的工业城市，也是世界上最具经济活力的国际大都市之一。上海港位于我国东部，长江入海口南岸的黄浦江畔，濒临东海的西侧，是我国外贸第一大港，也是太平洋西岸世界著名大港之一。2006 年，货物吞吐量已突破 5.374 亿吨，位居世界第一，国际集装箱运输年吞吐量也已突破 2 171 万标箱。

上海港直接与沪宁、沪杭两干线铁路相连，从而沟通全国铁路网。通过连接 204、312、318、320 等国道线，可分别通向烟台、乌鲁木齐、拉萨、昆明等地。上海的航空运输属世界一流水平，上海浦东国际机场是我国最大的航空枢纽港之一，国内航线遍及全国许多大中城市，国际航线通往东京、纽约、伦敦、日内瓦、巴黎、莫斯科及旧金山等世界各大城市。

过去上海港主要分布在长江入海口南岸，目前逐步向浦东扩展，一方面加快外高桥新港区建设，另一方面开始建设上海洋山深水港区，上海将发展成为国际一流航运中心。上海港已与西雅图、新奥尔良、纽约、大阪、横滨、安特卫普、釜山、马赛及温哥华等港缔结为友好港，国际航线可直达世界 140 多个国家和地区的 440 多个港口。

3) 深圳港

深圳港包括蛇口和盐田等港区，地处广东珠江三角洲南部、珠江入海口东岸，毗邻香港，是我国发展最快的港口。随着深圳市的发展，深圳港的发展速度相当惊人，集装箱吞吐量已跃居我国内地第二。世界许多著名大航运公司在深圳港开辟航线，深圳港国际班轮航线近百条，是我国内地班轮航线最多的港。

4) 广州港

广州港位于华南广东省东江、西江和北江汇合处的珠江三角洲，毗邻港、澳，紧靠深圳经济特区，是中国华南的国际贸易中枢港，也是中国的重要大港之一。

广州港是华南地区综合性主枢纽港。在腹地经济持续快速发展的推动下，广州港货物吞吐量持续增长。1999 年，全港货物吞吐量突破 1 亿吨，成为中国内地第二个跨入世界亿吨大港的港口。之后，港口发展迅速，到 2006 年吞吐量达到 3 亿吨。广州铁路与京广、广九、广湛线等全国主干线铁路相连，公路连接闽、桂、赣、湘等省区，西江水路运输可达广西柳州、南宁等地，广州白云机场已开通 30 多条国内、国际航线，可通往国内外各主要大中城市。水路、铁路、公路和航空共同构成广州发达的交通网络。广州港是我国距东南亚、中印半岛、中东、非洲、澳洲和欧洲各国运输距离最近的大型港。目前海运通达世界 100 多个国家和地区的 400 多个港口。

## 5.2 国际空港



专栏 5-2

### 空港物流的发展

航空港建设之初，大多以客运为主。早期的螺旋桨飞机时速仅 300~400 公里，续航时间仅 4~5 个小时，在全球运输系统中起的作用十分有限。随着机体大型化和高速化发展，特别是大型超音速喷气机投入运行和

环球航线的开辟，航空运输的地位不断攀升，在国际旅客运输中占绝对优势地位。全球统一市场的建立，经济发展和产品更新的加速，促使航空物流蓬勃发展，以客运为单一功能的航空港，不断衍生出多种经济功能，遂形成空港经济。

荷兰阿姆斯特丹的史基浦机场率先开始了空港物流理念的实践。在十几年前，当时的史基浦机场是欧洲客/货运吞吐量排名第四位的国际机场。作为其运营商，史基浦集团在机场里规划了一个区域，专门用做购物休闲服务、商务办公以及交通中转。为了进出空港的物流实现有序流动，史基浦集团用这个区域中的部分地方建立车站，通过铁路连接至欧洲各大城市，并保留拥有大面积停车场，供旅客及工作人员停放。这一规划方案公布后，一时之间吸引了超过500家商务机构进驻，包括航空公司、货运商、配餐服务、海关等从事与航空相关业务的公司，以及跨国保险公司等国际业务繁忙的公司。空港物流理念直接满足了客户的需求，也提高了机场地区经济效益。随后史基浦集团总结了实践空港物流理念的经验，并先后向纽约肯尼迪国际机场、鹿特丹机场等多家机场输出了这种商业计划，在这些地方参与建设、实施并管理空港物流园区，为自身和合作伙伴创建了可持续的价值。

从史基浦机场的例子可以看出，空港物流是以现代物流为基础，依托航空港，以机场为中心的一种现代物流方式，以航空及机场地面配套物流设施为核心，以运输服务为手段，为多家航空公司、航空货运代理、综合物流企业提供公共物流设施、物流信息服务及综合物流服务。这一特殊性，决定了空港物流在功能上不同于一般意义上的物流，而必须考虑到空港物流在产业链和核心业务上与传统物流的差异。

空港物流在世界现代经济发展中，属于公认的重要高端产业领域，空港物流发展水平，客观地标志着国家和地区高端产业的发展阶段。不仅如此，更重要的是空港物流是国家或地区经济与世界经济连接的重要纽带，是衡量国家或地区市场开放程度、经济发达程度、信息和物质交换便利程度的重要标准。在经济全球化背景中，空港物流客观上承担着国家或地区经济纳入全球经济体系的关键节点及载体功能。


【拓展文本】

(资料来源：梁心琴．空港物流规划与运作实务[M]. 北京：中国物资出版社，2008.)



### 5.2.1 航空港的概念

国际民航组织将机场(航空港)定义为：供航空器起飞、降落和地面活动而划定的一块地域或水域，包括域内的各种建筑物和设备装置。日常生活中，航空港与机场几乎是同义词，但从专业角度来看，它们是有区别的。所有可以起降飞机的地方都可以叫机场，而航空港则专指那些可以经营客货运输的机场。旅客乘坐飞机旅行所使用的机场都是航空港。航空港必须设有候机楼以及处理旅客行李和货物的场地与设施。

机场则可分为军用机场和民用机场，民用机场主要分为运输机场(即航空港)和通用航空机场，此外，还有供飞行培训、飞机研制试飞、航空俱乐部等使用的机场。由于航空港的规模较大，功能较全，使用较频繁，地面交通便利，所以通常选择运输机场开展航空货物运输服务。航空港一般由飞行区、客货运输服务区和机务维修区3个部分组成。

1. 飞行区

飞行区是航空港的主要区域，占地面积最大。飞行区域有跑道、滑行道和停机坪，以及各种保障飞行安全的设施、无线电通信导航系统、目视助航设施等。航空港内供飞机起降用的跑道，根据飞行量和风向、风力条件，可以设一条或多条。一般在好天气条件下，以目视飞行时，一条跑道每小时可以起降飞机45~60架次；在坏天气条件下，以仪表飞行时，每小时可起降20~40架次。为保证飞机安全起飞和着陆，在飞行区上空划定净空区，即在机场及其邻近地区上空，根据在本机场起降飞机的性能，规定若干障碍物限制，不允许地面物体超越限制面的高度，这些限制面以上的空域称为净空区。净空区的规定可以随飞机的发展而改变。

2. 客货运输服务区

客货运输服务区是旅客、货物、邮件运输服务设施所在区域。区内设施包括客机坪、候机楼、停车场等，其主要建筑是候机楼。区内还配备有旅馆、银行、公共汽车站、进出港道路系统等。货运量较大的航空港还设有专门的货运站。在客机坪附近设有管线加油系统，其特点是使用高压油泵，在 30 分钟内向飞机加注的燃油有时高达几十吨。

3. 机务维修区

机务维修区是维修厂、维修机库、维修机坪等设施的所在区域，区内还有为保证航空港正常工作所必需的各项设施，如供水、供电、供热、供冷、下水等各种公用设施以及消防队、急救站、自动电话站、储油库、铁路专用线等。

### 5.2.2 发展空港物流应具备的条件

大部分中小型机场并没有真正意义上的航空物流。发展空港物流必须具备以下 3 个条件[①]。

1. 机场的条件

机场是空港经济发展的基础，机场的规模大小以及机场辐射范围的经济状况决定了空港经济的形成规模和发展水平。机场本身的条件包括软硬件两个方面，硬件方面包括机场的跑道、候机楼、停机位、货运设施、维修后勤、未来发展空间等；软件方面包括空港的战略定位、区位优势、机场的信息系统、航线资源、发达的航空运输网络、服务质量和员工的外语水平等，只有这两个方面都达到一定程度，空港经济的发展才有基础。

我国目前拥有全货机、专用停机坪和充裕的仓储设施等硬件设施的机场不足 10 个，一些急于发展空港经济的机场，至今尚不具备基本硬件设施。据《湖北日报》报道，2008 年 3 月 6 日，世界最大的全货机波音 747—400F 降落武汉天河机场，7 月 23 日天河机场 4 万平方米的专用货站设施建成，8 月份湖北第一架自由全货机投入运营，从此开始了湖北航空业的新起点。

2. 航空物流公司的入驻

航空物流公司是航空物流产业的运作主体，入驻机场的物流公司数量越多、规模越大，航空物流产业就越发达。美国孟菲斯机场之所以成为世界上最大的航空物流中心，2007 年货物吞吐量达到 384 万吨。这与世界最大的航空物流公司 Fedex (联邦快递) 将总部和转运中心设在该机场有很大关联，而世界其他重要物流公司，如 DHL (敦豪快递)、UPS (联合包裹服务) 等也都入驻孟菲斯机场。可见，发展航空物流关键是引进物流运营商，从而发挥机场在全球或国内航空物流网络中的重要作用。

3. 地区经济条件

地区经济的发展水平是空港发展的依托与基础条件。依托空港的发展，空港核心经济区会加速形成，同时辐射范围、带动能力进一步增强，从而推动地区产业结构的调整和升级，提升地区经济的发展水平和国际竞争力。所以，空港产业的选择在某种程度上应考虑与所在区域的经济发展阶段和重要产业相协调。

由于航空物流的独特性，对物流货源有严格的选择性。航空物流的主要货源是体积小、货

---

① 沈露莹 . 世界空港经济发展模式研究 [J]. 世界地理研究，2008(3)19–25.
朱前鸿 . 国际空港经济的演进历程及对我国的启示 [J]. 学术研究，2008(10)59–65.

值高、生命周期短、时效性强的高新技术产品、关键零部件、药品及精细化工制品、生鲜食品等。由于这类产品生命周期短、更新速度快，越早上市就越能抢占到更多的市场份额和获取更大的经济效益。因此这类产品绝大部分都是通过快速的航空运输，迅速运往世界各地的目标市场。此外，高档品牌时装、大型精密机械等也开始成为航空物流的重要货源。

孟菲斯机场因东邻“硅三角”(北卡罗来纳州“三角研究园区”)、南接硅原(达拉斯郊区的电子工业中心)这两大高新技术产业基地，使之获得源源不断的货源而独占世界航空物流业鳌头。香港本身并无发达的高新技术产业，但与之毗邻的珠三角地区，尤其是深圳和东莞，为其提供大量需要空运的高新技术产品，使香港国际机场成为世界第二大航空物流港。20世纪初，上海在世界航空物流业界还默默无闻，随着长三角地区高新技术产业的跳跃式发展，以及张江高科技园区、苏州、昆山、杭州、无锡等地的高新技术产业突飞猛进，大批产品在国际市场上占有重要份额，促进了浦东机场航空物流业的大发展，2016年，浦东机场货运量已超过344万吨，连续多年跻身世界第三大航空物流港，见表5-4。从表5-4中还可以看出一个有趣的现象，全球货运量排名前10位的机场，除了个别机场虽然排名稍有变动，但总体格局没变。这说明一个问题，资本密集型的物流枢纽的发展，可能需要经历一个较长的时期。

此外，航空港物流的高效运转离不开便捷的地面交通、通关条件以及政府的政策等配套措施的实施。



表5-4 2016年世界机场货运吞吐量排名前10位

| 排名 | 机场 | 货运吞吐量/万吨 | 增长/(%) |
|---|---|---|---|
| 1 | 中国香港机场 | 461.6 | 3.5 |
| 2 | 美国孟菲斯机场 | 432.2 | 0.7 |
| 3 | 中国上海浦东机场 | 344.0 | 5.0 |
| 4 | 韩国汉城仁川机场 | 271.4 | 4.5 |
| 5 | 阿联酋迪拜机场 | 259.2 | 3.4 |
| 6 | 美国安克雷奇机场 | 254.3 | −3.3 |
| 7 | 美国路易斯维尔机场 | 243.7 | 3.7 |
| 8 | 日本东京成田机场 | 216.5 | 2.0 |
| 9 | 法国巴黎戴高乐机场 | 213.5 | 2.1 |
| 10 | 德国法兰克福机场 | 211.4 | 1.8 |

(资料来源：国际机场协会 www.aci.aero，2016年世界机场运输报告。)

### 5.2.3 世界著名航空港简介

1. 国际著名航空港

1) 孟菲斯机场

孟菲斯是联邦快递公司(Fedex)的世界级枢纽及总部所在地，拥有世界上最大的邮件处理中心。UPS和DHL公司在孟菲斯也有相关设施。孟菲斯机场是孟菲斯和田纳西州最大，

也是唯一的经济引擎，决定着孟菲斯经济发展的繁荣和停滞。机场每年给地区经济带来的影响是 220 亿美元，单位机场资本对经济产生的影响在全美国位列第一，孟菲斯机场提供 1/4 的地区就业岗位，即 16.6 万个就业岗位，联邦快递公司雇员达 3 万人。超过一半的孟菲斯地区商业活动的未来发展与机场相关。1998 年的研究表明，当时机场对地区经济的影响大约是 129 亿美元。2007 年的调查显示，航空货运对当地经济贡献达 271 亿美元。

孟菲斯机场 1992 年以来的连续 18 年货运吞吐量居世界首位，直到 2010 年被香港国际机场超越，是国际机场协会 (Airports Council International，ACI) 认定的世界最繁忙的航空货运机场。它是美国的物流配送中心，2016 年货运吞吐量 432 万吨。孟菲斯机场的航空货运业务经济影响力占到孟菲斯经济和就业的 94%。孟菲斯 220 亿美元经济影响中的 195 亿美元来自于航空货运业务。孟菲斯依托联邦快递的世界级枢纽，以孟菲斯机场为核心，已经形成了一个典型的空港经济区，包括轻工业区、办公商务区、高档零售区、商务酒店、餐饮服务、娱乐休闲健身、高尔夫运动和居民住宅等区域。孟菲斯拥有世界领先的航空货运机场，五个一级铁路公司，美国第四大内河港，七条美国国家及洲际高速公路交汇，大量的物流服务企业。这些优越条件使孟菲斯能够全面地为本地企业提供更低的运营成本和更加灵活的企业运作。


【拓展视频】

2) 法兰克福机场

法兰克福机场是欧洲主要航空枢纽之一。2014 年，机场客运量超过 5 957 万人次，在全球十大客运机场门槛提高到 6 000 万人之后，这个欧洲老牌机场被挤出世界前十，但法兰克福机场是德国最主要的国际客运机场，特别是在欧盟一体化、申根协定等因素鼓励下，机场努力建设免税购物天堂，拓展周边疗养观光体验，人气很旺。货邮吞吐量近 218 万吨，居世界第九位。该机场在做大航空运输的同时，大力发展国际商务。机场现有 129 家航空公司运营飞往 112 个国家、304 个机场的定期航班，29 家航空货运公司运营飞往 44 个国家、88 个机场的货运航班。机场规划的物流中心共占地 1.18 平方公里，含 13.3 万平方米的物流商务办公用房。在占地 35 公顷的生态绿地中建设办公楼、贸易中心、会展中心，在机场周边形成一块以现代商务为主的黄金地段。法兰克福的空港经济是典型的物流和商务并重发展的空港经济模式。

3) 韩国仁川机场

仁川机场 2001 年正式启用，是大韩航空、韩亚航空的基地，天合联盟 (Sky Team) 的东北亚枢纽。仁川机场位于距汉城市中心 52 公里的岛上，一期工程占地面积 1 174 公顷，除了可以停放 155 架客机的候机楼之外，还有两条可供超音速客机、新一代超大型客机起落的 4 000 米跑道。为了增加机场的货运服务功能，满足货主的需求，机场部门得到政府的大力支持，在机场内建立了首期 99 万平方米的自由贸易区 (Free Trade Zone，FTZ)。第二期，自由贸易区可以扩展到近 200 万平方米。到 2020 年二期工程结束，仁川机场的占地面积将扩大到 4 743 公顷，货物吞吐量将达到 700 万吨。韩国最大的电子企业三星集团，产品占韩国出口值的两成，已在仁川机场租了专属物流中心。LG 集团的产品占韩国出口值的一成，也以专属的货运中心在仁川机场转运外销产品。自由贸易区的建立既满足客户需求，又给机场带来了大量货源，提高了机场设施的利用率，增加机场的竞争力。

大韩航空在仁川机场建有基地，是亚洲地区的航空货运枢纽。与周边地区机场相比，仁川机场收费较低，有着较大的优势。从目前来看，对我国机场影响最大的就是仁川机场。

4) 东京成田机场

成田机场距东京 66 公里，1986—1995 年，成田机场航空货物吞吐量连续 10 年排名世

界第一位。近几年，由于周边机场的崛起，以及高收费的影响，其航空货邮吞吐量排名有所下降，但仍然是亚洲的航空货运中心。机场占地 1 065 公顷，拥有两个候机楼，总面积达到 55.79 万平方米，货运区面积达 90 万平方米，有 30 个停机位，拥有 10 座货物处理大楼，总面积达 23 万平方米。在成田机场与羽田机场之间建有原木航空物流园区。原木物流园区位于东京城市外围，占地 18 万平方米，员工 3 000 多人，能够提供分货和打包、贴标签、分拣、仓储、库存管理、安检等服务。日本政府非常支持原木物流园区的发展，在此设有专门的海关监管部门，货主可以选择在成田机场或原木物流园区进行通关。

2. 中国主要航空港

自改革开放以来，随着我国经济社会的发展，民航持续快速发展，各地机场的业务量连年快速增长。30 多年来，我国机场建设突飞猛进，年旅客吞吐量、货邮吞吐量增长迅猛。2016 年，全国通航机场 218 个，旅客吞吐量 10.2 亿人次，货邮吞吐量 1 510 万吨。而在 2004 年，这三个指标分别是 132 个通航机场，2.4 亿人次的旅客吞吐量和 552 万吨货邮吞吐量，旅客吞吐量和货邮吞吐量年均增长 24.5% 和 14.5%。上海浦东机场和首都机场已经进入世界著名机场行列，2016 年，浦东机场货物吞吐量居全球第三，首都机场的旅客吞吐量居全球第二位。

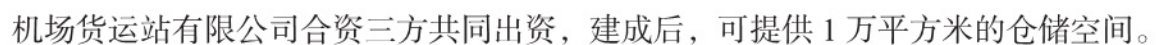
1) 中国香港国际机场

中国香港国际机场是重要的国际客货运枢纽之一，从 2010 年起货物吞吐量超过美国孟菲斯机场，成为全球最大的机场。每天平均有 750 班航机在机场升降。在香港国际机场营运定期航班的客运航空公司接近 60 家，另有 15 家全货运航空公司，航线目的地逾 140 个，遍布全球。提供航空货运服务的两家航空货运站，位于南跑道以南，共占地 21 公顷。香港空运货运站有限公司，投资额达 80 亿港元，是全球规模最大的单一航空货运设施，用地面积约为 17 万平方米，总楼面面积达 33 万平方米，包括货运主楼及速运中心，设计的航空货运吞吐能力是每年 260 万吨；亚洲空运中心有限公司，投资额达 7.8 亿港元，用地面积为 4.3 万平方米，设施的总楼面面积为 3 万平方米，设计的航空货运吞吐能力是每年 42 万吨；速递货运站——DHL 中亚区枢纽中心，第一期用地面积为 1.82 万平方米。2014 年，香港机场货邮吞吐量为 441 吨，位居世界第一。

2) 上海浦东机场

浦东国际机场位于上海市东部，面积 40 平方公里，距市中心约 30 公里，距虹桥机场约 40 公里。浦东国际机场一期工程于 1997 年 10 月全面开工，1999 年 9 月建成通航。一期建有一条长 4 000 米、宽 60 米的 4E 级南北向跑道，两条平行滑行道，80 万平方米的机坪，共有 76 个机位，货运库面积达 5 万平方米。具备年飞机起降 30 万架次、年旅客吞吐量 3 650 万人次的保障能力。目前，浦东国际机场日均起降航班达 560 架次左右，航班量已占到整个上海机场的六成左右。通航浦东国际机场的中外航空公司已达 48 家，航线覆盖 73 个国际 (地区) 城市、62 个国内城市。

浦东国际机场的货物主要以出口产品为主，主要来自现有货运站受理的货物。其中，一个货运站由中国东方航空公司所属并经营，另一个是由上海机场集团 (51%)、汉莎航空货运公司 (20%) 和上海锦海捷亚国际货运有限公司 (21%) 合资组建的浦东国际机场货运站有限公司。该公司成立于 1999 年，占地 14.7 万平方米，在陆运作业区和空运作业区共有 34 个装运平台。除此之外，浦东国际机场货运站公司还在航空作业区搭建了一处大棚区，用于存放更多的货物，以减轻货运站内部的压力。建设中的 2 号货运站共有 10 个专用货机机位，由浦东



机场货运站有限公司合资三方共同出资，建成后，可提供 1 万平方米的仓储空间。

3) 北京首都国际机场

首都机场于 1958 年投入使用，是中国首个投入使用的民用机场。位于北京市东北方向，是朝阳区在顺义区的一块飞地，距离天安门广场 25.35 公里。机场有两座塔台，T1、T2 和 T3 共三座航站楼。是中国国内唯一拥有三条跑道的国际机场，机场原有西、东两条 4E 级双向跑道，长宽分别为 3 800 × 60 米、3 200 × 50 米，并且装备有 II 类仪表着陆系统，其间为一号航站楼、二号航站楼。2008 年建成的三号航站楼和第三条跑道 (3 800 米 × 60 米，满足 F 类飞机的使用要求)，位于机场东部。2008 年，第 29 届奥运会在北京举办，首都国际机场旅客吞吐量创下历史纪录，达到 5 566 万人次，同比增长 4.3%，排名世界机场第 8 位。2010 年，首都机场以 7 395 万人次的旅客吞吐量跻身世界机场第二位。2014 年，首都机场旅客吞吐量为 8 613 万人次，连续 5 年保持世界第二大旅客机场的地位。

2006 年，北京首都国际机场航空货运大通关基地暨保税物流中心 (B 型) 项目正式启动。该项目占地面积 4 532 亩，建筑面积 57.2 万平方米，总投资 36.2 亿元，集中规划了航空货运站区、国际快件监管中心、进出口货物海关监管区、保税物流中心 (B 型) 和配套办公设施。该项目建成后，北京首都国际机场年货物处理能力将由现有的 80 万吨提高到 500 万吨，可有效地解决目前北京空港口岸物流效率低的现状，极大地提高北京空港口岸的通关效率。2007 北京空港保税物流中心 (B 型) 正式投入运营，实现了与首都机场“无缝对接”，标志着首都机场向国际一流货运枢纽迈进，并将极大地改善北京空港区域的物流服务功能，有力促进首都临空经济的快速发展。

4) 广州白云国际机场

广州白云国际机场始建于 20 世纪 30 年代，是国内三大航空枢纽机场之一，2004 年 8 月 5 日，投资 198 亿元的广州新白云国际机场正式投入运营，这是我国首个按照中枢机场理念设计和建设的航空港。新白云国际机场面积约 30 万平方米，可满足年旅客吞吐量 2 500 万人次、货物 100 万吨、典型高峰小时飞机起降 90~100 架次、旅客吞吐量 9 300 人次的要求。一期工程所建设的两条跑道，东跑道长 3 800 米、宽 60 米，西跑道长 3 600 米、宽 45 米，年旅客吞吐量可达 8 000 万人次，年货物吞吐量 250 万吨。目前机场共有两个货运站，其中，新白云机场航空货运站是由机场与南航合资建设，总建筑面积 10.5 万平方米、年吞吐量 80 万吨、5 个专用货机坪，是国内最先进的航空货运站之一。

2014 年国内机场货邮吞吐量排名见表 5-5。

**表 5–5　中国 2016 年货邮吞吐量排名前 10 位的机场**

| 排名 | 机场 | 实际完成 / 万吨 | 比上年增长 / (%) |
|---|---|---|---|
| 1 | 上海浦东 | 344.0 | 5.0 |
| 2 | 北京 | 194.3 | 2.8 |
| 3 | 广州 | 165.2 | 7.4 |
| 4 | 深圳 | 112.6 | 11.1 |
| 5 | 成都 | 61.2 | 9.9 |

续表

| 排名 | 机场 | 实际完成 / 万吨 | 比上年增长 /(%) |
| --- | --- | --- | --- |
| 6 | 杭州 | 48.8 | 14.8 |
| 7 | 郑州 | 45.8 | 13.2 |
| 8 | 上海虹桥 | 42.9 | −1.1 |
| 9 | 昆明 | 38.3 | 7.7 |
| 10 | 重庆 | 36.1 | 13.3 |

(资料来源：中国民航总局,《2016 全国机场生产统计公报》。)

## 5.3 自由贸易港区



在国际贸易有关自由贸易区的研究中，有两种形式的自由贸易区，一种是世界贸易组织所定义的 FTA (Free Trade Area)，即关贸总协定 (General Agreement on Tariffs and Trade, GATT) 第 24 条第 8 款中规定的“由两个和两个以上关税领土所组成的，对这些成员领土间的产品的贸易，已实质上取消关税或其他贸易限制的集团”，例如由美国、加拿大、墨西哥三国组成的北美自由贸易区 (域) 等；另一种是国际海关组织定义的 FTZ (Free Trade Zone)，即《京都公约》中规定的“一国的部分领土，在这部分领土内运入的任何货物就进口税及其他各税而言，被视为在关境之外，免于实施惯常的海关监管制度”。两种自由贸易区都是为促进国际贸易的开展而实行了某些自由的经济制度，如：取消关税壁垒与许可证管制等。本节讨论的是后一种自由贸易区，即基于《京都公约》的自由贸易港区；而前一种自由贸易区，本书将在第 11 章中进行介绍。


专栏 5–3

### 自由贸易区的发展历史

目前一般公认 1547 年在热那亚湾的里窝那 (佛罗伦萨的外港) 设立的自由港是世界上第一个自由贸易区，实际上人类历史上自由贸易区的雏形可以追溯到古代腓尼基亚全盛时期 (公元前 1101—公元 241 年)，可任由外国商人自由出入的腓尼基亚南部海港泰尔及其北非殖民地迦太基。17 世纪以后，英国、荷兰、葡萄牙、法国、德国等一些欧洲国家为了扩大对外贸易，陆续把沿海的一些著名港口城市宣布为自由港，或划出一部分地区设立自由区，还在其海外殖民地、半殖民地设立了自由贸易区。到第二次世界大战以前，全世界共有 75 个自由贸易区，分布在 26 个国家和地区。

第二次世界大战后，殖民主义体系土崩瓦解，亚非拉殖民地纷纷独立，过去的自由港有的继续存在，有的作了某些限制成了半自由港，个别的变为普通口岸城市。另一方面，自由港的内容大大丰富，大批新的自由贸易区、特殊地区、自由过境区出现了。20 世纪 60 年代以后，出口加工区蓬勃兴起，自由港发展成了特殊的综合经济区。发展中国家通过创办各种自由港，利用外资开发落后地区，引进先进技术，扩大出口，增加外汇收入，建设现代化城市，成为世界经济领域的一股积极力量。

世界上最早从事出口加工活动的，一般认为是 1959 年在爱尔兰设立的香农自由区。随后，在波多黎各和印度也相继出现。但第一个正式以出口加工区命名的，则是中国台湾于 1965 年在高雄建立的出口加工区。

自此以后的几十年里，出口加工区这种新型的经济特区尤如雨后春笋，风行于亚洲、非洲、中东和拉美的60多个发展中国家。进入20世纪90年代以来，世界经济进入了多极化的阶段，各国已不再多虑意识形态上的分歧而更加广泛地开展国际贸易。自由港更以多种多样的形态出现，为地区经济的发展、世界经济全球化作出了其应有的贡献。据不完全统计，目前全球已有1 200多个自由贸易区，其中15个发达国家设立了425个，占35.4%；61个发展中国家共设立了775个，占64.6%。与此同时，自由贸易区的功能也在不断扩展，原料、零部件、半成品和成品都可在区内自由进出，在区内可以进行进出口贸易、转口贸易、保税仓储、商品展销、制造、拆装、改装、加标签、分类、与其他货物混合加工等商业活动。

### 5.3.1 自由贸易区的概念及特征

1. 自由贸易区的概念

自由贸易区 (Free Trade Zone) 又称 Zone、出口加工区 (Export Processing Zone)、投资促进区 (Lnvestment Promotion Zone)、对外贸易区 (Foreign Trade Zone)、自由区、出口自由区、自由关税区、免税贸易区、免税区、自由贸易港、自由市、自由工业区等。虽然，自由贸易区或自由港已有几百年的历史，国内外的经济学家和经济组织也曾对自由贸易区下过各种定义，但是到目前为止，还没有一个定义成为国际上公认的具有权威性的表述。

在世界自由贸易区广泛兴起的背景下，海关合作理事会 (世界海关组织的前身) 于1973年5月形成了第一个涉及自由贸易区的国际规范，即《京都公约》(《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》)，并对其定义为“自由区系指缔约方境内的一部分，进入这一部分的任何货物，就进口税费而言，通常视为在关境之外”；在《美国对外贸易区委员会通用条例》和《欧共体海关法典》中也对自由贸易区作了类似的界定，并明确了其法律地位和运行机制。

1984年，联合国贸发会议报告中关于自由贸易区的定义：“自由贸易区是货物进出无须通过国家海关的区域。最初，此类区域主要用于储存和贸易，而最近则强调进行制造、加工和装配业务活动。货物进入自由贸易区可不缴纳关税或受配额的限制，并可无限期的在那里储存。”

自由贸易区是在设区国的政治管辖下、处在关境之外的、受海关治外法权保护的、无贸易限制的关税豁免地区。自由贸易区是划在所在国或地区的海关管辖区的关卡之外，以贸易为主的多功能经济性特区。世界各国的自由贸易区与自由港的功能基本相近，实际上是自由港的发展，它主要以促进对外贸易为主，也发展出口导向的加工业和工商业、金融业、旅游和其他服务业。从内部功能来说，它与自由港和出口加工区相类似。它对于克服贸易保护主义和越来越多的非关税壁垒，以及促进发展中国家的对外开放、发展经济是有益的。

自由贸易区的出现是世界经济一体化、区域经济一体化、全球市场一体化的必然结果。自由贸易区的发展，大大地推动了全球货物贸易和服务贸易的发展，也促进了国际投资的快速增长。

2. 自由贸易区的特征

根据对世界各国现有的自由贸易区的分析，可以大体上归纳出以下几个特点。

1) 隔离封闭

自由贸易区是在设区国领土上用围栏与该国其他区域隔离且封闭起来的一个区域，其面积一般在十几平方公里以内。因此占地221万平方公里的巴西玛瑙斯 (Manaus) 自由贸易区实际上不能和一般的自由贸易区相提并论。

2) 境内关外

自由贸易区虽然位于设区国边境之内，但却处于该国关境之外，海关对货物的进出国境不征收关税，而进出关境则视同进口或出口要征收相应的关税。除特殊情况外，海关不实施惯常的监管制度。

3) 充分自由

在区内的企业和个人在服从设区国的法律规定的前提下，享有充分的自由。首先，是贸易自由，例如对进出口贸易及转口贸易没有限制，但一般不得经营零售业务；其次，是运输自由，例如免办海关手续、非强制领航、船员可自由登岸、卫生检疫及出入境手续从简等；再次，是投资自由，通常没有行业限制；最后，是金融自由，例如结算币种可自由选择、外币可自由兑换、资金可自由进出等。

4) 政策优惠

设区国政府通常给予自由贸易区内的企业一些政策上的优惠，例如减免所得税、放宽信贷政策、提供投资匹配、加速资本折旧、保障投资安全、以优惠价提供土地及水电等。

5) 港区结合

自由贸易区大多设在吞吐量较大的海港等具有地理优势的地方，例如德国的汉堡港、美国的纽约港、荷兰的鹿特丹港等。特殊情况下也可设在内河港、航空港等地方。



专栏 5-4

## 中国(上海)自由贸易试验区



【拓展视频】

2013 年 9 月 29 日，中国 (上海) 自由贸易试验区 [China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone] 正式挂牌成立，是中国政府在中国大陆境内设立的第一个自由贸易园区，涵盖上海市外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区这 4 个海关特殊监管区域。2014 年 12 月 28 日，试验区区域扩展到金桥出口加工区、张江高科技园区和陆家嘴金融贸易区，试验区总面积 120.72 平方公里。

《中国 (上海) 自由贸易试验区总体方案》中提出的五项任务包括：加快政府职能转变；扩大投资领域开放；推进贸易转变；深化金融领域的开放创新；完善法制制度保障。

《纽约时报》在评论上海自贸区设立的报到时说：上海自贸区释放出金融改革信号，这里将成为放松资本管制和人民币可自由兑换的桥头堡。金融领域扩大开放无疑是最引人注目的一项。值得期待的改革包括：在上海自贸区先行先试人民币资本项目下开放，企业法人可在上海自贸区内完成人民币自由兑换，先行利率市场化改革，加快离岸金融市场建设等。

服务业扩大开放是另外一个赢得广泛关注的领域。《总体方案》中包括 6 个开放的领域：金融服务、航运服务、商贸服务、专业服务、文化服务业和社会服务领域。

截至 2014 年 11 月底，自贸试验区投资企业累计 2.2 万多家、新设企业近 1.4 万家、境外投资办结 160 个项目、中方对外投资额 38 亿美元、进口通关速度快 41.3%、企业赢利水平增 20%、设自由贸易账户 6 925 个、存款余额 48.9 亿元人民币。

2015 年 10 月 6 日，商务部新闻发言人沈丹阳在例行新闻发布会上表示，上海自贸试验区成立两年来在四个方面取得了显著成效：以负面清单管理为核心的外商投资管理制度基本建立；以贸易便利化为重点的贸易监管制度有效运行；以资本项目可兑换和金融服务业开放为目标的金融制度创新有序推进；以政府职能转变为核心的事中事后监管制度初步形成。

### 5.3.2 自由贸易港的概念及特征

1. 自由贸易港的概念

1) 广义自由港和狭义自由港

自由港有广义自由港和狭义自由港之别。广义自由港也称其为自由贸易区，是指用一定方式与本国国土隔开的、不受海关手续和关税约束的区域。该区域可以是在海港或航空港内，也可以在其附近地区。在该区域内，船舶可以在不支付海关关税和不履行海关手续的情况下，自由地进出该港口区域，并在该区域内自由地装船和卸船。货物也可以在没有海关手续限制和不支付关税的情况下，在该区域内装卸、储存、处理、展览、加工直至再出口。只有当货物通过关税线 (或称关税篱笆) 时，才必须接受海关检查和支付海关关税。因而自由港可以看成是一个国家“国境之内，关境之外”的区域。

狭义的自由港是指设在港区范围内与本国领土隔开的、不受海关手续和关税约束的区域。上文介绍过的自由贸易区可以理解为广义的自由港，下面的讨论将自由港限定在狭义自由港。

自由港主要功能是促进港口和航运业的发展。欧共体在法律文件中规定：“自由港是港口的一部分。自由港有严格明确的界线，该界线受海关监督，自由港划在海关管制区以外，准许外国商品自由免税出入。在该区内，商品可以储存、重新包装和展览或在遵守有关条例的前提下移动、销售或者加工，海关一般不予监督或限制。”在这个港口或海湾地区之内，外国货物可以免征关税而自由进出，而且一般允许在港区内进行改装、挑选、修理、加工、装卸、买卖、销毁、存储和重新包装等。自由港通常是不属于任何一国海关管辖的港口或港口地区，但外国的船只必须遵守有关卫生、移民等项的法律规章。

2) 不完全自由港和完全自由港

从自由港的划分范围来看，又可将自由港分为不完全自由港和完全自由港。不完全自由港是把港口的所在城市的一部分划为自由港。外国商品只有运入这个区内才能享有免税等优惠待遇，并不受海关监督。设立自由港可扩大转口贸易，并从中获取各种贸易费用，扩大外汇收入。例如，汉堡自由贸易区是由汉堡市的两部分组成的，而只有划在卡尔勃兰特航道以东的归自由港和划在卡尔勃兰特航道以西的几个码头和邻近地区才是汉堡自由贸易区。这个自由贸易区位于港区的中心，占地 56 平方英里。因此，外国商品只有运入这个区内才能享有免税等优惠待遇，不受海关监管。

完全自由港是指把港口所在的城市全部划为自由港，如香港。完全自由港除了个别商品外，绝大多数商品可以自由进出，免征关税。并允许任何外国商人在那里兴办工厂或企业；有的扩大至港口的邻近地区，该地区通称为自由区。

2. 自由贸易港的特征

自由贸易港区多是凭借其优越的地理位置、良好的港口和先进的运输、装卸设备，以豁免货物进出口关税和海关监督的优惠，以及开展货物储存、分级挑选、改装等业务便利，通过吸引外国货船、扩大转口贸易，发挥商品集散中心作用，以达赚取外汇收入的目的而发展起来。

1) 现代化的、高度的港口支撑体系

自由贸易港对基础设施的要求较高，需要拥有足够的现代化运输辅助部门 (如转运公司) 和相当规模的船队，不仅港口的行政业务管理实现计算机化和拥有现代化的通信手段，而且还要有相当规模的现代化的交通运输和服务部门的支撑。如汉堡自由港能使到港货物在 48 小时之内迅速扩散到欧共体的各个成员国之内。

2) 封闭区域

自由港通常位于海港或航空港内，或者在港口附近的交通发达地区。但即使自由港位于海港或机场内，自由港也只是整个港口区域的一部分。事实上，目前在欧洲很少找到整个港口都是自由港的例子。如德国汉堡自由港就是在汉堡港内的一个 15 平方公里的封闭区域。在该区内约有 320 个泊位和 100 多万平方米的仓库和堆场。实际上，在德文、瑞典文、丹麦文中，自由港的真正含义是自由码头，即指海港内用栅栏与其他地区隔开的码头区域。

3) 自由度有限的海关非管区

自由港作为一个海关非管区或国外领地，只有在考虑海关手续和关税时才成立。事实上，这些区域还直接或间接地受到海关的管辖。只是海关人员不再在船边、库场或自由港内的其他地方对货物和运输工具进行盘查，而是改在隔离栅栏 (即关税线) 旁对进出口货物和车船进行查询。货物免除海关关税也只限制在自由港内，一旦货物经过隔离栅栏从自由港口进入关税区，或者从关税区进入到自由港，它们就必须支付进出口关税。各国为了防止不法分子利用自由港从事走私活动，往往加强海关巡逻。另外，我们说自由港的自由度是有限的，是因为进入自由港的运输工具和货物除了不需要履行海关手续和交纳关税外，还必须遵守自由港所在国的所有法律和规定，尤其是有关公共卫生、移民和船检等方面的法规。

4) 区内货物 (设备) 免税

从国外运入自由贸易港区内的货物及自用设备免税 (免征关税、货物税、营业税、烟酒税、推广贸易服务费及商港服务费等)。以“境内关外”的观念设计，可以加快货物在此区域内的流通速度，避免了在保税仓库期间货物流通有层层申报的限制。货物由国外或国内其他自由贸易港区进出，或自由贸易港区的货物输往国外或国内其他自由贸易港区，仅须依照规定的标准格式或书面向海关通报，经海关电子信息回复完成档案记录后，即可将货物进出或运往国外。

5) 资金流通便捷化

自由贸易港区内可以从事外币汇兑及外汇交易，国际金融业务分行可以办理有关自由贸易港区事务的外币信用单据、通知、押汇、进出口托收、外币汇兑及外汇交易业务。自由贸易港区有权批准设立控股公司从事海外投资：外国人可以向自由港区管理机关申请设立以境外投资为专业的控股公司。

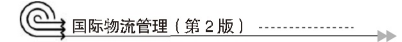
3. 自由贸易港与自由贸易区、保税区的区别

1) 自由港与自由贸易区的区别

从历史与地域范围考察，自由贸易区是自由港的延伸和扩张，历史上一些自由贸易区就是在自由港的基础上，划出或扩延出一定区域建立的，而大量的自由贸易区则是第二次世界大战后许多发达国家和发展中国家建立的；自由贸易区较之自由港具有相对较低的自由度，自由贸易区的商品流动只限于生产和流通领域，而自由港的商品流动可以不受限制地进入消费领域；作为自由港，港内居民与旅客均可享受豁免海关限制的待遇；而自由贸易区的东道主与客户只有作为经营活动者，参与区内经济活动时才能取得豁免海关限制的待遇。

2) 自由港与保税区的区别

自由港是指划在关境以外，处在“境内关外”，置于海关管辖界限以外，完全撤离关税及复杂的海关手续等贸易障碍，准许外国商品豁免关税自由进出的特殊区域。而保税区为海关监管区域，是受海关监督的特殊区域和仓库，是处在“关内境内”的；自由港一般规模比较大，是一个区域 (Zone)，功能又多，因而对周边地区具有强大的辐射作用，能带动区域经济的发展，而保税区只具有保税仓储的作用，是一个终端，一般规模小、功能单一，只起到




转口的作用；在自由港内，货物储存的时间不受限制，而且无论销往任何地方的货物都被允许进区储存。而在保税区内，货物存期最长不能超过 2 年，逾期者货物由海关拍卖，而且销往非保税区的货物不得进入保税区；有的自由贸易区内的货物可以零售，而保税区的进口货物不能零售。

### 5.3.3 自由贸易港的类型

自由港形式多种多样，名称也各不相同，但从其发展历程、经营内容和自由区来讲，大体可分为保税仓库、商业性自由港、工业性自出港、综合性自由港和自由港市这四种基本类型，另外它也是自由贸易区的一种初级形式。自由港又可以分成以下几种类型①。

1. 保税仓库

保税仓库 (Bonder Warehouse) 指为进出口商人提供的一个保税储存货物的场所，这种“以物保税”的管理形式使得“保税仓库”成为“微型自由港”。在这里货物不仅可以免税储存，而且还可以进行简单的加工处理，一般说来保税仓库占地面积较小，对基础设施的要求也不高，因而极容易在港口、机场、甚至火车站内发展。近年来，在原来保税仓库的基础上又发展了保税工厂 (Bonded Factory) 和保税运输 (Bonded Transport)。保税工厂特点是可将储存的原材料、半成品进行加工制造，使货物发生质的变化，然后再将产成品免税出口。而在港口 (或其他进出口口岸) 与保税仓库和 / 或保税工厂之间货物的移动则采取保税运输的方式。由于这种新型的保税制度 (包括保税仓库、保税工厂和保税运输) 兼备了自由港的主要优点和特征，新型的保税仓库和保税工厂被称为微型自由港，在世界范围内得到了广泛应用。世界著名港口鹿特丹由于采取了这种类似于自由港的保税仓库制度，被誉为比自由港更加自由的港口。

在鹿特丹的保税仓库内，海外保税货物不仅可以免税进口，而且在转运、处理、储存和分发上不受海关干预。对于物品的处理可以包括包装、改装、量重、抽样、清洗、筛选、混合、加工及其他处理过程。拟运往其他国家的货物在确定最终目的地之前，可以用保税形式无限期地储存。这种灵活的海关制度吸引了众多的海外公司在鹿特丹设立物流中心，同时也吸引了大量的加工工业。在鹿特丹不仅有公共保税仓库，还有私人保税仓库和自用保税仓库，保税仓库不仅建在港口，而且在内陆也有发展。

海关对转口货物的监管和保税主要通过报关文件和保税单来保证。海关对私人保税仓库的管理也主要通过定期对保税仓库账目的检查来实行。与保税仓库相关联的一个概念是保税物流中心，进驻保税物流中心的物流企业可以经营保税货物仓储、转运、简单加工、配送、检测维修和报关等综合物流服务，本书将在第 8 章对保税物流中心展开详细的讨论。

2. 商业性自由港

商业性自由港 (Commercial Free Port) 是以发展贸易和转口贸易为主要目的的自由港，这类自由港是自由港的最初形式，构成了狭义自由港的主要内容。商业性自由港发展的目的是充分利用所在港口的设施吸引中转货流，发展贸易和转口贸易。在该类自由港内货物可以进行装卸、堆存、运输、取样、分类、拆散、再包装、贴标签和展览，同时也允许货物进行简单的处理和加工。但一般来说，在该类自由港内不得从事制造业，由于该类自由港主要发展贸易和转口贸易，从事的业务比较单一，因而所在国除了给予关税免除优惠外，一般不再给

---

① 李友华 . 中国保税区向自由贸易港区转型研究 [M]. 福州：福建人民出版社，2007.
宋柏编 . 跨国公司全球物流运作与管理 [M]. 上海：中国纺织大学出版社，2001.
惠凯 . 港口规划与区域经济 [M]. 北京：中国建筑工业出版社，2008.

予其他优惠。相较于其他形式自由港，商业自由港主要作用在于促进港口运输功能的发展和贸易及转口贸易收入的增加，改善国际收支。但商业自由港在增加就业、发展地区经济方面，远不及其他形式的自由港。学术界一般认为，早期欧洲的自由港和自由区都属于商业性自由港，巴拿马科隆的自由港贸易区也属于商业性的自由港。目前这类纯商业的自由港已不多见，它逐步被综合型的自由港所取代。

3. 工业性自由港

工业性自由港 (Industrial Free Port) 是以发展工业为主要目的的自由贸易区域。虽然这类自由港内也发展进出口贸易和转口贸易，但该区域内工业的发展占据主要的地位。目前发展中国家设立的自由港多为这种形式，这是与发展中国家的经济发展状况息息相关的，其中出口加工区最具典型意义。

20 世纪 70 年代以来，发展中国家加快了工业化发展的进程。由于普遍存在资金不足和技术匮乏的问题，因而设立自由港就成为发展中国家吸引外国资本、发展工业、改变以原材料出口为主的贸易结构的一个重要手段。另外，发展中国家也通过此途径解决国内严重存在的失业和外汇短缺问题。正由于发展中国家对自由港的发展寄予了如此厚望，除了给予外国投资者海关关税和手续上的优惠外，还在所得税、财产税及其他税种方面，包括土地使用费、许可证等方面给予外国投资者以优惠待遇。可以说工业性自由港是受商业性自由港的启发而设立的又一形式的自由港。这种形式的自由港改变了传统的狭义自由港的含义，将工业领入了自由港的领域内，拓展了传统的自由港的含义。

4. 综合型自由港

综合型自由港 (Comprehensive Free Port) 既具备商业性自由港促进贸易和转口贸易的功能，同时也具有工业性自由港吸引投资，发展工业的功能，属于一种综合性质的自由港。由于该区域内既可以发展自由贸易，又可以吸引外资投入并发展相应的配套工业，满足了现代综合物流服务功能的需要、也促进了周边经济的发展并增加了所在国家的就业机会，因而对所在国影响较大。目前欧洲大多数自由港及美国的对外贸易区均属于这种类型。美国的对外贸易区是继欧洲商业自由港之后发展起来的，美国最初的对外贸易区是以发展对外贸易为主的自由港，但 1950 年后，制造业在对外贸易区中开始以附属区的形式进行工业加工和制造。所以，美国的对外贸易区也属于这类综合型的自由港。

5. 自由港市

目前存在的自由港市 (Free City) 主要是原属殖民地国家或地区的自由港。由于这些自由港位于国际海运主干航线的要冲上，加之这些自由港市普遍实行自由经济政策，随着时间的推移，这些自由港市不仅推动了所在地区的贸易和转口贸易的发展，而且带动了该地区的工业、商业、金融、保险、旅游业的发展，使这些地区成为世界著名的城市。目前，世界上著名的自由港市有香港、新加坡、亚丁等。目前欧洲多数的自由港和自由贸易区属于这种性质。

### 5.3.4 自由贸易港的作用及发展趋势

无论是在欧洲的海关封闭的工业化国家，还是在原殖民地国家和地区，自由港都具有较为悠久的历史。这些自由港都是以港口自身的运输功能为主要依托，在此基础上采取一系列的海关优惠政策来吸引货流，发展贸易和转口贸易。因而，自由港的主要功能就在于其运输功能以及在此基础上发展起来的储存功能、中转功能和贸易功能，部分自由港还具有工业功

能。虽然一般港口 (指非自由港港口) 也具有储存功能、中转功能和贸易及工业功能，但由于受到海关手续和海关关税的制约，一般港口的这些功能没有自由港发达。当然，我们强调自由港的这些功能，并不是说自由港的运输功能不发达。事实上，自由港内的运输功能，由于受到其他功能发展的促进往往更为发达。而且，只有港口具有了良好的运输功能才能保证其他功能的正常发挥。

正因为自由港具有了以上功能，才具有很强的吸引力。无论是港方、航方、货方还是在自由港内从事业务的其他商人，都能从自由港这样的海关制度中得益。自由港的所在国更是从自由港的经营中取得了巨大的经济效益。

1. 自由贸易港的作用

1) 自由港给船东或船舶经营人带来的收益

由于在自由港内消除了一些不必要的海关手续，船舶可以在不办理海关手续的情况下自由地进出自由港区，并在没有海关干预的情况下自由地进行货物的装卸。正是由于这种优越的海关制度使得船舶在进港和出港以及在港装卸过程中节省了大量的时间，不仅降低了船舶的航次成本，也为船舶寻找新的货主提供了机会，更为船东和船舶经营人树立了信誉。另外，由于在自由港内货物进出是免除关税的，因而船东或船舶经营人还可以在船舶的物资供应方面获得收益。

2) 自由港制度还为货主带来的收益

由于在自由港的货物不需交纳关税，也可以在没有海关干预的情况下进行装卸、堆存和处理，又由于一般情况下自由港都具有比较先进的装卸和堆存设备以及高效率的其他服务，因而使得货物能够按照货主的要求尽早地离港。这样就加速了货主的资金周转，节省了货主花费在货物上的流动资金。因此，这样的港口对货主也具有较强的吸引力。

3) 自由港对贸易商人的益处

对于从事贸易和转口贸易的商人而言，自由港更具有吸引力。自由港为这些商人提供了一个免税的堆存地。由于海关对进出自由港的货物免除关税，从事国际贸易的商人就可以在国际市场形势不明确的情况下，将货物运往自由港堆存和处理。一旦市场行情看好，这些商人就可以立即抛售其堆存在自由港内的货物。其次，由于自由港一般都是建在国际航线上，因而又为进出口商人提供了一个最为理想的中转点。一旦这些商人决定抛售某种货物时，就可以利用自由港航运的优势最为迅速地将货物运向市场。另外，自由港还为这些商人从事货物处理、加工、装配和制造提供了一个理想的税收逃避地。他们不仅可以免除进口关税来从事加工装配和制造所需的原材料、零配件、甚至机械设备，而且在自由港内他们还可以获得诸如所得税和资产税减免的优惠，从而使他们的产品在国际市场上具有较强的竞争力。即使是货物最终在自由港所在国销售，商人们也可以从推迟缴纳关税中获得好处，赚得部分资金的时间价值。

4) 自由港制度给港口带来最直接的收益

由于自由港多数是建在港口内，而且多数自由港是由港口部门经营和管理的，港口可以从为自由港口内的商人、船舶经营人的服务中获得服务费收入。另外，港口部门还可以从土地、房屋、仓库、标准厂房的出租中收取租金。由于自由港制度吸引了大量的船舶、货主和商人云集，使得港口的知名度也大为提高，随之而来的便是港口装卸、堆存等业务量的增加。由于港口一般都存在规模经济性，因而这些业务量的增加，势必带来平均成本的下降，从而使港口利润增加。

5) 自由港为所在国作出了贡献

从自由港所在国的角度出发，自由港制度虽然可能造成了一部分的海关关税的迟交，可能造成部分损失，但自由港促进了贸易和转口贸易的发展，增加了就业机会，减轻了失业的压力，发展了地区经济，给所在国带来了巨大的经济收益。一些小国家就是以自由港这种形式作为其经济发展的主要手段。

2. 自由贸易港的发展趋势

1) 数量持续增长

有一种观点认为，经济全球化会降低国家之间的贸易壁垒，从而会减弱自由贸易区的作用，甚至会导致自由贸易区的消失。但是事实证明，由于自由贸易区在吸引国外投资、扩大对外贸易、增加就业机会、增强经济实力等方面的作用，近年来无论是在发达国家还是发展中国家，自由贸易区的数量仍在持续增长。例如，美国 1983 年年底有自由贸易区 (主要是工贸结合的对外贸易区)92 个，到 1994 年底增至 199 个，到 2001 年年底增至 256 个，几乎遍及美国的主要港口城市，成为全世界自由贸易区最多的国家。据文献报道，美国采用对外贸易区这一概念是为了法案的顺利通过，而实际上，对外贸易区 (Foreign-trade Zone) 的英文缩写与自由贸易区完全一致，都是 FTZ。

在亚洲及拉美的发展中国家和地区则主要是发展出口加工型的自由贸易区，在 20 世纪 80 年代，在全世界 40 个发展中国家内共有 70 多个自由贸易区，据不完全统计 2013 年在 67 个发展中国家内共有 775 个自由贸易区。近年来在非洲的发展中国家内也开始出现了自由贸易区。

2) 功能趋向综合

从 20 世纪 70 年代开始，以转口和进出口贸易为主的自由贸易区和以出口加工为主的自由贸易区就已经开始相互融合，自由贸易区的功能也在不断扩展，并逐渐趋向综合化。例如，德国的汉堡自由港和巴拿马的科隆自由贸易区过去仅从事单一的中转贸易，但自 20 世纪 70 年代以来，已逐步发展加工和装配工业；又如爱尔兰的香农自由贸易区不但大力发展出口加工业，还兼营商业贸易、旅游业等。目前世界上多数自由贸易区通常具有进出口贸易、转口贸易、仓储、加工、商品展示、金融等多种功能，这些功能综合起来就会大大提高自由贸易区的运行效率和抗风险能力。今后随着经济全球化的发展，以物流为主导的多功能自由贸易区将不断增多。

3) 管理水平不断提高

各国的自由贸易区在初创时尽管条件不同，功能各异，管理水平也相差较大，但是经过几十年的竞争发展，各国自由贸易区的管理已逐渐趋向规范化，其优惠政策和运作程序也大体相似。而且随着科学技术的进步，自由贸易区的基础设施和管理手段也大大改善。多数自由贸易区拥有最先进的通信设施、最便捷的交通运输、最有效的管理手段。一些自由贸易区还着重吸引大型跨国公司携带其先进技术来区内“安家落户”，生产高附加值的技术密集型商品，以便在竞争日益加剧的国际市场中始终保持主动的地位。

## 本章小结

港口是运输网络中水陆运输的枢纽，是货物的集散地以及船舶和其他载运工具的衔接点，它可以提供船舶靠泊、旅客上下船、货物装卸、储存、驳运以及其他相关业务。从港口

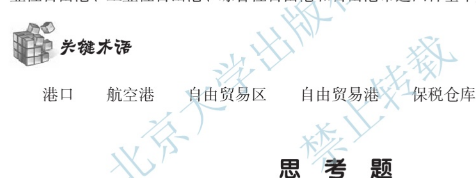
功能的角度来考虑划分各代港口，其决定性因素则由资源与劳动 (第一代)、资源与资本 (第二代) 到技术与信息 (第三代)、到人才环境 (第四代)。港口包括水域、陆域、港口配套设施、港口工程建筑以及港口管理与装卸生产组织机构，具备运输、中转、仓储、贸易、商业、服务、工业功能。

空港物流在世界现代经济发展中，属于公认的重要高端产业领域，空港物流的发展水平，客观地标志着国家和地区高端产业的发展阶段。航空港是指为供航空器起飞、降落和地面活动而划定的一块地域或水域，包括域内的各种建筑物和设备装置。航空港一般由飞行区、客货运输服务区和机务维修区 3 个部分组成。发展空港物流必须具备的条件有机场的条件、航空物流公司的入驻和地区经济条件。

自由港有广义自由港和狭义自由港之别。广义自由港也称为自由贸易区，是指用一定方式与本国国土隔开的、不受海关手续和关税约束的区域。自由贸易区具有的特点是隔离封闭、境内关外、充分自由、政策优惠和港区结合。狭义的自由港是指设在港区范围内与本国领土隔开的、不受海关手续和关税约束的区域，具有的特点为现代化的、高度的港口支撑体系，封闭区域，自由度有限的海关非管区，区内货物 (设备) 免税和资金流通便捷化。自由贸易港的数量持续增长且功能趋于综合。自由港使船东或船舶经营人、货主、贸易商、港口和自由港受益。从其发展历程、经营内容和自由区来讲，自由贸易港大体可分为保税仓库、商业性自由港、工业性自出港、综合性自由港和自由港市这四种基本类型。

### 关键术语

港口　　航空港　　自由贸易区　　自由贸易港　　保税仓库




## 思　考　题

1. 港口的形成条件有哪些？
2. 港口具有哪些功能？
3. 发展航空物流应具备哪些条件？
4. 自由贸易区的概念与特征是什么？
5. 自由贸易港的概念与特征是什么？
6. 自由贸易港分为哪几种类型？



### 案例分析

#### 孟菲斯国际机场

一个物流公司成就一个机场，一个机场成就一个工业化城市，这就是联邦快递、孟菲斯机场和孟菲斯市的故事。孟菲斯市机场 1929 年开通，1969 年更名为孟菲斯国际机场。联邦快递公司 1973 年从临近的阿肯色州小石城迁至孟菲斯，从此联邦快递与孟菲斯机场相济相生，获得迅速的发展。到 1993 年，联邦快递已经发展成为全美最优秀的快递服务公司，孟菲斯机场则成为全球货物吞吐量最大的航空港，并把这一桂冠保持到 2010 年。

联邦快递落户孟菲斯之前，没有人能够预料到这家快递公司和机场会发展到今天这个规模。孟菲斯市位于田纳西州西南隅，密西西比河东岸，是美国中部的一个中等城市，人口不足百万，也不是美国重要的经济中心。很难想象地区经济能够支撑一个大型机场的发展。也许有人认为联邦快递公司遇到了意外的好运气，首先是政府解除了对航空运输业的限制，极大地增加了航空货运行业的运输量，联邦快递所在的孟菲斯恰巧是主要货运机构无暇顾及的中等规模市场，它不仅独占了这个中小市场，还把业务延伸到了其他城市。碰巧的是 1974 年，由于联合包裹运输公司的员工长期罢工，致使铁路快运公司破产。联邦快递公司获得千载难逢的发展机会。1975 年，联邦快递开始赢利，营业收入 7 500 万美元，营业利润 5.5 万美元，拥有 3.1 万个固定客户。到 20 世纪 80 年代末期，联邦快递公司已经发展成为美国最大的隔夜快递服务公司。如今，700 多架联邦快递的飞机从孟菲斯机场往来于全球 220 多个国家。2015 年，联邦快递营业收入 475 亿美元，是世界第二大快递物流公司，孟菲斯机场以货物吞吐量 4 840 万吨，位列全球机场第二位，是全球最繁忙的机场之一。

在孟菲斯机场，每天晚上都有上百架联邦快递的飞机在这里起落。每天夜里，在联邦快递面积达 364 公顷的超级转运中心，长达 300 多英里的传送带平均每小时处理 95 000 个包裹。来自世界各地的不同物品，小至电子产品、香水，大至发动机源源不断地被运来，经分拣后再迅捷、精确地送到目的地。每天晚上 10 点 30 分左右，上晚班的工人陆续到达，联邦快递从全球各地飞来的飞机也陆续开始降落，每一分半钟就有一架飞机停靠在指定的位置，远望天空可以看到星光点点排成一线，那些也大都是联邦快递的飞机。到凌晨 4 时，孟菲斯机场的飞机开始起飞向目的地，飞机到达各个目的地后，还需要再做分拣，然后装上不同路线的送货卡车。

频繁起降的飞机，忙碌的机场，吸引客户把周转仓库设在机场附近，以便在最晚的截止收件时间交寄货物。全球著名的鲜花礼品销售商 1-800-Flowers 的冷库就设在孟菲斯，由总部设在孟菲斯的第三方物流企业 Mallory Alexander 国际物流公司负责全美乃至全球的鲜花礼品的物流服务。另一家第三方物流公司 New Breed 国际物流也把分拨中心从亚特兰大搬迁到了孟菲斯，它的重要用户西门子医疗设备公司需要在接到客户电话 2~6 小时内把 CT 扫描仪的零部件送货上门，只有把分拨中心设在孟菲斯，才能做到这一点。当然承运商是联邦快递。随着越来越多的快递客户向孟菲斯聚拢，其他快递服务公司如 UPS、DHL 也纷纷在孟菲斯开展业务。

医疗科技公司纷纷向孟菲斯靠拢。施乐辉公司 (Smith & Nephew)、美敦力公司 (Medtronic)、Wright Medical 相继在孟菲斯设立服务中心，全球最大的角膜银行——全美眼库中心、美国最大的隔夜药品检测中心——先进毒理检测中心都设在孟菲斯，这些用户需要联邦快递的隔夜快递服务，为他们的客户提供快捷的服务。

孟菲斯对 IT 行业也具有强大的吸引力。全球著名电子外包制造商伟创力 (Flextronics) 在孟菲斯拥有全球最大的笔记本电脑维修中心。惠普、松下、捷普科技 (Jabil)、色彩视频 (Technicolor Video) 都在孟菲斯设有分拨中心。

联邦快递成就了孟菲斯机场，孟菲斯机场成就了当地的区域经济。一份 2007 年的报告显示，联邦快递占孟菲斯机场航空货运的 98%，航空货运占机场业务量的 95%，航空货运对当地经济贡献达 271 亿美元。还有 7.6 亿美元来自机场乘客带来的收入。机场为当地居民带来近 80 亿美元收入、22 万个就业机会，其中 34.3% 的就业与航空客运、货运及机场建设业有关。

(资料来源：根据联邦快递 fedex.com、孟菲斯机场 flymemphis.com 官方年报及其他公开信息编写。)

**思考题：**

1. 除了幸运的客观因素，还有哪些要素成就了联邦快递？
2. 分析孟菲斯机场的区位优势。
3. 当前中国的一些机场正在建设临空经济区，孟菲斯机场的发展有哪些借鉴意义？

# 第 6 章　国际货物运输保险管理



【教学要点】

| 知识要点 | 掌握程度 | 相关知识 | 应用方向 |
|---|---|---|---|
| 国际货运保险概述 | 了解 | 保险的原则、可保风险和可保利益 | 国际货运保险的理论基础 |
| 国际物流保险的主要险别 | 掌握 | 国际海运和航空保险 | 国际海运和航空保险总括性概述 |
| 国际货运保险程序 | 熟悉 | 国际货运保险的基本程序 | 国际货运保险的实务 |
| 国际货运保险的策略 | 理解 | 国际货运保险的策略 | 国际货运保险的实务 |




## 全球航运保险市场面临严峻挑战

根据国际海上保险联盟 (International Union of Marine Insurance，IUMI) 的数据显示，2014 年，全球水险保费收入 326 亿美元，同比下降 3.2%。中国已跃居全球第一大货运险市场及第二大船舶险市场。

由于受到全球经济形势严峻、航运保险市场承保能力将持续过剩，累积风险逐步增加等因素影响，业内人士普遍认为，全球航运保险市场将面临极其严峻的挑战。

随着航运保险市场规模的逐步扩大及航运保险服务体系建设的逐步形成，我国航运保险业聚焦制度创新，接轨国际规则，推出了一系列优化发展环境，提升产业能级的新举措。2015 年 7 月 1 日，航运保险产品注册制在上海正式实施，航运保险产品注册管理平台正式上线运行。航运保险产品注册制以简政放权为理念，以互联网技术为手段，以促进航运保险产品创新为落脚点，以推动航运保险行业发展、服务实体经济为目的，改变了保险产品审批备案制模式，是我国保险监管制度突破性的创新举措。截至 2015 年 10 月底，航运保险产品注册制实施三个月以来，共注册航运保险产品 433 款，其中主险 116 款，附加险 317 款。

IUMI 数据显示，2014 年，全球船舶险保费总额是 76 亿美元，同比下降 5.8%，这已是船舶险保费收入连续第三年下降。近年来，国际航运业陷入低迷态势，导致船舶保险的保费持续走低，整个船舶保险市场呈现出一种疲软的态势。

尽管随着船龄的下降和造船工艺的精进，近几年船舶险的索赔频率有所下降，但事实上船舶保险人所面临的风险正在升高。一方面，从全球的范围来看，船舶制造呈现出大型化的发展趋势，船舶越造越复杂、价值越来越高，使得保险人承保风险正在变大。据 IUMI 统计，每船索赔金额正在提高，高额索赔的占比也呈现出平稳上升的总体趋势。另一方面，重大事故的发生使得保险公司的赔付风险增加。目前最大集装箱船载箱量已达 20 000TEU，这样的船舶一旦发生事故，以现有的救助能力将难以处理，有可能将整个航运保险业的利润全部击穿。

在保险人面临着更严峻考验和更大累积风险的背景之下，保险费率并没有因此而变高。其中最主要的原因之一是承保能力过剩，但这个局势在短时间内很难得以转变。

IUMI 在 2015 年召开的第 141 届年会上提示，航运保险人在未来的一年内应该多关注网络攻击、滚装船及客船火灾、集装箱船结构缺陷、集装箱货物错误申报、因低速航行导致的机损潜在事故、特大集装箱船事故之救助能力等风险。

(资料来源：中国国际海运网 shippingchina.com，2015-10-30.)

国际物流空间距离远、时间跨度大、参与环节多，面临更多的不可预知的风险，投保国际货物运输险几乎成了必然选择。中国航运业务的放量上涨，必然给航运保险业带来更多的发展机会。航运保险具有为海上运输提供转移风险、均摊损失以及损失补偿等功能。导入案例的资料显示，中国的航运保险市场增长迅速，已经成为全球第一大海上货运险市场。本章将系统地介绍国际保险的含义、保险的原则、主要险别、办理国际货运保险的基本程序和策略。

# 6.1 国际货物运输保险概述

## 6.1.1 国际货物运输保险的含义


【推荐书籍】

保险作为一种经济补偿手段，在人们的经济活动和日常生活中占有重要地位，而国际货物运输保险则更是国际货物买卖中不可缺少的重要环节。国际货物买卖合同签订后，根据相关贸易术语，买卖双方要对货物的运输与货运保险做出安排。

从法律角度看，保险是一种补偿性契约行为，即被保险人向保险人提供一定的对价 (保险费)：保险人则对被保险人将来可能遭受的承保范围内的损失负赔偿责任。保险的种类很多，其中包括财产保险、责任保险、保证保险和人身保险，国际货物运输保险属于财产保险的范畴。国际货物运输保险是以国际货物运输过程中的各种货物作为保险标的的保险，是投保人为了规避自然灾害和意外事故风险而采取的一种经济措施。具体来说，国际货物运输保险，是指被保险人 (Insured) 就其货物按一定的金额和险别，向保险人亦称保险公司或承保人 (Insurer) 提出投保申请，经保险人同意后，保险人便按投保金额和投保险别的费率收取保险费，并出具保险单证，事后，如所保货物在运输过程中遭受保险责任范围内的损失，享有保险利益的单证持有人即可向保险人要求赔偿的行为或制度安排。

目前，国际运输领域的相关保险已从针对货物运输的国际货物运输保险逐渐扩大到针对运输服务经营人的运输责任险，如国际货运代理责任险。国际货代责任险不仅源于运输本身，而且源于货运代理在履行运输、仓储、合同签订、操作、报关、签发单证、付款等多个环节，其主要承保的业务范围为针对如货物代理、无船承运人和物流行业的运输经营人的保险。货运代理责任险虽然在一些国家已经普及，但在我国还是新兴事物，正在探索中。本书不涉及国际货运代理责任险的相关业务，仅涉及以国际货物运输过程中的各种货物作为保险标的的国际货物运输保险。

国际货运保险主要具有以下作用。

1. 保障贸易企业经营的正常进行

在市场经济条件下，所有企业都是独立核算、自主经营、自负盈亏的经营单位，独自承担经营活动中的一切风险和责任，而从事进出口贸易的企业，在组织货物的国际运输过程中，通常存在较大的风险，有可能因自然灾害或意外事故的发生而遭受损失。而且，进出口货物在运输途中因遇险而造成的损失额，往往比较巨大，如无适当补偿措施，有可能影响企业的正常经营，甚至危及企业的生存。但是，如果企业事先向保险公司办理了货物运输险的投保手续，只要交付少量的保险费，就可以在发生损失时从保险公司取得经济补偿。由于保险费的支出可以进入经营成本，所以，参加保险，实际上是把可能产生的不确定的风险损失化解成确定的日常费用开支，从而有利于企业经营的正常进行。

2. 保证贸易企业获得正常的预期利润

由于国际货物运输保险的习惯一般都允许被保险人在货物价格之上另加一定的成数办理投保 (一般是在 CIF 发票金额上加 10%)，因此，货物办理了保险，即使遭遇灾害事故全部损失，贸易企业仍能从保险赔款中获得正常的预期利润。

### 6.1.2 保险的原则

保险的基本原则是投保人 (被保险人) 和保险人 (保险公司) 签订保险合同、履行各自义务，以及办理索赔和理赔工作所必须遵守的基本原则。与国际物流有密切关系的保险基本原则主要有最大诚信原则、近因原则、可保利益原则、损失补偿原则和代位追偿权原则。

1. 最大诚信原则

最大诚信原则 (Utmost Good Faith) 作为海上货物运输保险合同的基本原则，不仅贯穿于订立合同之前或之时，而且贯穿于履行合同的全过程。它不仅要求被保险人应尽最大诚信，也要求保险人尽最大诚信。依据该原则，保险合同当事人均须分别履行如实告知，履行保证、依法经营、明确说明的义务。

2. 近因原则

近因原则 (Proximate Cause) 即损失的主要原因，是确定某项原因与损失具有最直接的因果关系的标准，是确定保险人对保险标的损失是否负保险责任以及负哪种保险责任的一条重要原则。保险中的近因是指造成损失的最主要的、最有效的及最有影响的原因。近因不一定是指时间上或空间上最接近损失的原因。所以近因原则是指保险人只对承保风险与保险标的损失之间有直接因果关系的损失负赔偿责任，而对不是由保单承保风险造成的损失，不承担赔偿责任。它对保险理赔工作中的判定责任、履行义务和减少争议都具有重要的意义。

例如包装食品在运输中受海水浸湿，外包装受潮后导致食品发生霉变损失，该食品投保了水渍险。这时食品损失由两个原因造成，一个是承保范围内的海水浸湿，另一个是承保范围外的霉变。因为前者直接导致了后者，故前者是食品损失的近因，而它在承保范围内，故保险公司应该赔偿。再如战争期间，一批货物在码头仓库待运时适逢敌机轰炸，引起仓库火灾使该批货物受损。被保险人对该批货物投保了一切险。这时货损由两个原因造成：一个是承保范围外的战争，另一个是承保范围内的火灾。前者直接导致了后者，故前者是近因，而它不在承保范围内，所以保险公司可以拒赔。


专栏 6-1

#### 近因原则里程碑案例

近因原则的里程碑案例是英国的 Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd. 一案。第一次世界大战期间，Leyland 公司一艘货船被德国潜艇的鱼雷击中后严重受损，被拖到法国勒哈佛尔港，港口部门担心该船沉没后会阻碍码头的使用，于是该船在港口部门的命令下停靠在港口的防波堤外，在风浪的作用下该船最后沉没。Leyland 公司索赔遭拒后诉至法院，审理此案的英国上议院大法官 Lord Shaw 认为，导致船沉没的原因包括鱼雷击中和海浪冲击，但船舶在鱼雷击中后始终没有脱离危险，因此，船舶沉没的近因是鱼雷击中而不是海浪冲击。

(资料来源：周艳军，蒋云贵 . 物流保险实务 [M]. 北京：清华大学出版社，2015.)

3. 可保利益原则

可保利益 (Insurable Interest) 是指投保人对保险标的具有的法律上承认的利益。投保人对保险标的应当具有投保利益。投保人对保险标的不具有保险利益的，保险合同无效。就货物

保险运输而言，反映在运输货物上的利益，主要是货物本身的价值，但也包括与此相关联的费用，如运费、保险费、关税和预期利润等。当保险标的安全到达时，被保险人就受益；当保险标的遭受损失或灭失时，被保险人就受到损害或没有经济利益。

被保险人必须对保险标的具有可保利益，其损失才能得到赔偿。在其他保险中，投保人或被保险人在合同生效时必须具有可保利益，但在海上货物运输保险合同中，则允许在保险合同订立时，被保险人可以不具有可保利益，但在货物出险时，被保险人必须具有可保利益才能获得赔偿。因为货运保险单是可以背书转让的，在保险合同订立时，保险单的最后持有者可能还没有取得对其所购货物的所有利益。


专栏 6–2

### 可保利益案例

美国A商以CIF西雅图合同从非洲刚果进口一批可可，运输途中发生了承保范围内的风险损失。当A持保险单向刚果保险公司索赔时，保险公司认为在损害发生时，A没有可保利益，所以拒绝赔偿。该保险公司的做法是否合理？

分析：这时保险公司的做法是没有道理的，因为可保利益已随保险单的转让而转让给A方了，也就是说在这批可可发生损失时A方已经具有可保利益了，这样A方当然也就有索赔的权利。

（资料来源：刘源．国际货物运输保险基本原则初探[J]. 经济技术协作信息，2007(1).）



4. 损失补偿原则

损失补偿（Losses Compensating）是指在保险事故发生而使被保险人遭受损失时，保险人必须在责任范围内对被保险人所受的实际损失进行补偿。损失补偿包括以下内容。

1）及时赔偿

及时赔偿的前提是被保险人及时通知保险人并提供全部证据和材料，否则，保险人可以不负赔偿责任。如果保险人未能在法定期限内履行赔付义务，除支付赔偿金外，还应当赔偿被保险人因此受到的损失。

2）全部赔偿

全部赔偿是指对被保险人因保险事故造成的损失的全部赔偿，不包括被保险人为防止或减少损失而支付的必要的合理费用。

3）赔偿实际损失

由于保险合同是一种补偿性合同，因此，被保险人获得的保险赔偿当然不得超过其实际损失。全部赔偿与赔偿实际损失虽然都以保险金额为限，但前者强调的是“不得少赔”，而后者则强调“不得多赔”。因为少赔与多赔都与赔偿原则不相吻合。所以，保险人只有按全部赔偿和赔偿实际损失原则给予赔偿，才能真正使被保险人恢复到损失发生前的经济状况。

因此，在不足额保险的情况下，保险人按比例赔偿，在发生超额保险和重复保险的情况下，保险人只赔偿实际损失。

5. 代位追偿权原则

根据保险的赔偿原则，保险是对被保险人遭受的实际损失进行补偿。当保险标的发生了保险承保责任范围内的灾害事故，而这一保险事故又是由保险人和被保险人以外的第三者承

担责任时，为了防止被保险人在取得保险赔款后，又重复从第三者责任方取得赔偿，获得额外利益，在保险赔偿原则的基础上又产生了代位追偿权原则。其目的就是限制被保险人获得双重补偿。

代位追偿权原则 (The Right Of Subrogation) 是指保险人在赔付被保险人之后，被保险人应把追偿保险标的损失的权利转让给保险人，使保险人取代被保险人地位，以被保险人的名义向第三者进行追偿。由于国际物流货物运输保险一般都是定值保险，保险人已按保险金额赔付，保险人行使代位追偿权所得多少已经同被保险人无关。即使追偿所得超过原赔偿金额，超过部分仍归保险人所有。

保险标的的损失要构成代位追偿，需具备以下两个条件。

(1) 损失必须是由第三者因疏忽或过失产生的侵权行为或违约行为造成的，而且第三者对这种损失，根据法律的规定或双方在合同中的约定负有赔偿责任。

(2) 对第三者的这种损害或违约又是保险合同中的保险责任。如果第三者的损害或违约行为不属于保险承保责任范围，就构不成保险上的代位追偿的条件。在货运保险业务中经常出现代位追偿的情况，例如，卖方依条件向美国出口 1 000 包坯布，我方按合同规定加一成投保一切险。货在海运途中因舱内使用水管系一废漏水管，致使该批坯布中的 30 包浸有水渍。由于卖方已为坯布投保了一切险，收货人随即凭保单向保险公司提出索赔申请。保险公司通过调查，发现船方在运输过程上存在过失。因此，在赔付被保险人之后，保险公司有权以被保险人的名义要求船方对该损失进行赔偿。


专栏 6-3



### 海上货物运输保险人的代位追偿权能否成立

德国 MY 公司 (卖方) 与捷高公司 (买方) 达成 CIF 买卖合同，货物通过集装箱装运，从德国经海路运至上海，交给买方指定的收货人捷高上海公司。货物运抵上海后，收货人凭提单在港区提货，运至其所在地的某园区内存放。上海新兴技术开发区联合发展有限公司 (以下简称联合公司) 在该园区内为收货人拆箱取货时，货物坠地发生全损。

涉案货物起运前，MY 公司向德国某保险公司 (以下简称保险公司) 投保，保险公司向 MY 公司签发了海上货物运输保险单，保险单背面载明：被保险人为保险单持有人；保险责任期间“仓至仓”，但未载明到达仓库或货物存放地点的名称。事故发生后，保险公司支付 MY 公司保险赔款 19 万德国马克后取得权益转让书，并向联合公司提起海上货物运输保险合同代位求偿之诉。

一审法院经审理认为：收货人凭提单提货，货物的所有权已经转移，MY 公司不能证明事故发生时其具有保险利益，且货损事故发生时保险责任期间已经结束，保险公司不应再予理赔。保险公司不能因无效保险合同或不当理赔取得代位追偿权。遂判决对保险公司的诉讼请求不予支持。

保险公司不服，提起上诉。二审法院认为：货物交付后，海运承运人责任期间结束，所以海上保险责任期间也已结束，对于海上货物运输保险合同终结后发生的货损事故，保险人不必理赔。即使保险公司从托运人处取得代位追偿权，也只能追究承运人责任，而不能追究货物交付后第三人造成的货损责任。因此保险人的代位追偿权不成立。据此驳回上诉，维持原判。

(资料来源：李明 . 国际货物运输与保险 [M]. 北京：中国金融出版社，2014.)

### 6.1.3 可保风险和可保利益

货物在海上或在其他运输过程中可能遭受各种风险和损失。保险公司并不是对一切风险都予以承保，也不是对一切损失都予以赔偿。保险公司为了明确责任，将其承保的各类风险和由这些风险所造成的各种损失的赔偿责任在其各种不同的险别条款中加以规定。因此，保险业务中的风险和损失有其特定的含义，而不是一般的泛指。投保人只有首先弄清风险和损失的内容，才能正确理解各种险别的责任，而后方能有针对性地办理投保。

1. 可保风险

风险是指人们在生活、生产或对一事项作出决策的过程中未来结果的不确定性，包括正面效应和负面效应的不确定性。根据风险的不同性质及发生的形态，即按照其未来结果的不确定性，可将风险分为纯粹风险和投机风险两类。

纯粹风险又称静态风险，是指只有损失可能而无获利机会的风险；投机风险又称动态风险，是指既可能造成损失，也可能产生收益的风险。可保风险或称可保危险，是指保险人可以接受承保的风险。风险有很多种，但并不是说所有的风险都是可以通过保险进行转嫁并取得保障的。从保险就是保障危险这一特点来说，保险实际上只是对纯粹风险进行保险，给予补偿。其中包括由自然、社会等各种原因引起的财产、人身、责任、信用等方面属于纯粹风险性质的风险所导致的损失。在通常情况下，保险人接受承保的风险还必须具有一定的条件。

(1) 不是投机的。在国际货物买卖中，物价的涨跌、汇率的变动，都可能使经营者获得好处，也可能给他们带来损失。这种经营中的风险，通常不可以通过保险取得保障。也就是说，投机风险一般是不被列入可保风险之列的。保险人承保的风险，只能是仅有损失可能而无获利机会的风险，即属于纯粹风险性质的风险。

(2) 损失必须是可以用货币计算的。凡是不能以货币计算的风险损失，都不能成为可保风险。因为保险是一种经济补偿制度，其转嫁的风险和保险人承担的赔偿责任都是以一定的货币量计算的。但是，在保险中，对人身伤残或死亡的风险，则是一个例外。虽然一个人的伤残程度或死亡所蒙受的损失是难以用金钱来计算的，然而，在保险业务中，却都可以通过订立保险合同和约定保险金额来确定，所以，从某种意义上说，人身伤残或死亡所带来的损失，也是可以由货币来计量的，即人身伤亡的风险也可视为可保风险。

(3) 必须是具有偶然性和不可预知的。保险人承保的风险必须是具有可能因这种风险的发生而导致损失的，如果这种风险损失肯定不会发生，即无必要就此进行保险；如果这种风险损失一定会发生，保险人一般是不接受承保的。所以，只有那些有发生可能而事先又无法知道它是否一定会发生以及发生后会遭受何等程度的损失的风险，才需要保险并能使保险人接受承保。

(4) 必须是意外发生的。意外的风险损失是指并非必然会发生和不是被保险人的故意行为造成的损失。

(5) 必须有大量标的均发生重大损失的可能性。可保风险必须是大量标的都有可能遭受重大损失的。如果一种风险只会导致轻微损失，那就无须通过保险求得保障。

2. 可保利益

可保利益又叫保险利益，是指对保险标的物所具有的利益。只有具有真正利益的人才有权利对标的物进行保险。如果保险标的物遭受损失，被保人并未受到任何利益影响那么他就不具有保险利益。

# 6.2 国际货物运输保险的主要险别

海运保险是各类保险中发展最早的一种，在国际海运保险业务中，各国保险界对海上风险与海上损失都有其特定的解释。

## 6.2.1 海洋货运保险

海洋货物运输保险，简称海运保险 (Marine Cargo Insurance)，又称水险，是指以同海洋运输有关的财产 (货物或船舶)、利益或责任作为保险标的的一种保险。

海上保险在性质上属于财产保险的范畴，是一种特殊形式的财产保险。海上保险同其他保险一样，首先表现为一种经济补偿关系，其次体现为一种法律关系，即通过订立海上保险合同，一方面被保险人必须向保险人提供一定对价 (保险费)；另一方面保险人对被保险人将来可能遭受的海上风险、损失或责任给予补偿。国际贸易中的运输货物保险是海上保险的最主要内容之一。海上运输货物保险的承保范围包括承保的风险、承保的损失和承保的费用三方面。


【拓展视频】

海上保险主要就是以货物和船舶等作为保险标的，把货物和船舶在运输中可能遭受的风险、损失及费用作为保障范围的一种保险。然而，因货物的性质、船舶的用途、运输线路及区域、海上自然条件等因素的不同，需要保险人所提供的保险保障也不相同。为了适应被保险人在不同情况下的不同需要，各国保险组织或保险公司制订出承担不同责任的保险条款，并由此形成了不同的险别。因此，在保险业务中，风险、损失、费用和险别之间有密切的联系，即风险是导致损失和费用的原因，险别是具体规定保险人对风险、损失或费用予以保障的责任范围。

1. 海洋货物运输保险承保的范围

海运风险包括海上风险与外来风险两类。海上风险一般包括自然灾害和意外事故两种；外来风险也可分为一般的外来原因造成的风险和特殊的外来原因造成的风险。

海上损失 (Maritime Loss) 是指被保险货物在海运过程中，由于海上风险和外来风险所造成的损坏，又称为海损 (Average)。根据国际保险市场的一般解释，凡在海陆连接的陆运过程中发生的损坏或灭失，也属海损范围。就货物损失的程度而言，海损可分为全部损失和部分损失；就货物损失的性质而言，海损又可分为共同海损和单独海损。

全部损失有实际全损和推定全损两种。前者是指货物全部灭失，或完全变质，或不可能归还被保险人；后者是指货物发生事故后，认为实际全损已不可避免，或者为避免实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和将超过保险价值。构成全部损失的有：保险标的物全部灭失；保险标的物已全部丧失无法复得；保险标的物已丧失商业价值或原有用途；船舶失踪达到一定时期，如半年无音讯即可视为全部损失。

构成推定全损的情况有：保险货物受损后，修理费用已超过货物修复后的价值；保险标的实际受损后，整理和续运到目的地的价值超过原标的货物价值；保险标的实际受损已无法避免，或者受损后的施救费用将超过获救后的标的价值；保险标的遭受保险责任范围内的事故，使被保险人失去标的所有权，而为收回这一所有权所花的费用将超过收回标的物的价值。常见的部分损失及原因有部分灭失、短缺、破损、水湿、汗湿、污染、腐烂、烧损等。



专栏 6-4

## 实际全损与推定全损的主要区别

第一，实际全损是指保险标的在物质上的完全灭失；而推定全损则着重于从经济价值上来考虑保险标的的恢复和修理是否合算。特别是在经济条件不允许的情况下，损失无法修复，保险标的的完全灭失也将是不可避免的。

第二，在实际全损的情况下，被保险人要求保险人按照全部损失承担赔偿责任而无须以办理委付为前提条件；而在推定全损的情况下，若以推定全损索赔，被保险人首先要向保险人办理委付，委付是构成推定全损索赔的前提条件。被保险人要么向保险人发出委付通知书，按全损索赔；要么不提出委付，按照部分损失赔偿。

在实践中推定全损与实际全损之间并无绝对的界限，法院或仲裁机构有很大的“自由裁量权”，但是保险标的的损失到底是实际全损还是推定全损，并不取决于被保险人是否已向保险人委付保险标的。如果法院或仲裁机构事后认定损失是实际全损，委付就没有任何意义，丝毫不影响被保险人按实际全损索赔的权利。但是如果法院或仲裁机构事后认定损失是推定全损，则被保险人向保险人索赔全损的前提条件是已将保险标的委付给了保险人。若没有这样做，被保险人就丧失了索赔全损的权利，特别是在平安险的情况下，就意味着被保险人得不到任何赔偿。因为一旦丧失索赔推定全损的权利，被保险人遭受的损失只能按部分损失处理。而在平安险条款下，保险人对自然灾害导致的货物的部分损失是不予赔偿的。

共同海损是指在海洋运输途中，船舶、货物或其他财产遭遇共同危险，为了解决共同危险有意采取合理的救难措施所直接造成的特殊牺牲和支付的特殊费用。共同海损具有以下特点。

(1) 危险必须是共同的，采取的措施是合理的。

(2) 危险必须是真实存在的，不可避免地发生的。

(3) 牺牲必须是自动的和有意采取的行为，其费用是额外的。

(4) 必须是属于非常情况下的损失。

单独海损是指仅涉及船舶或货物所有人单方面利益的损失。造成的原因是承保风险所直接导致的船、货损失，并且其损失一般由受损方自行承担。



专栏 6-5

## 共同海损追偿案

原告：香港安民保险有限公司；被告：统一和平海运有限公司

“SEA DIAMOND”轮载有香港民安保险有限公司(以下简称民安保险)承保的货物由喀麦隆驶往中国蛇口港。2000年4月26日，该轮船与统一和平海运有限公司(以下简称统一海运)所属“ORIENT HONESTY”轮在中国长江口发生碰撞并受损。4月30日，“SEA DIAMOND”轮卸下船上所有货物进厂修理。经该轮船东宣布共同海损，香港德理有限公司(以下简称德理公司)进行了共同海损理算，太平保险有限公司(以下简称太平保险)为此向德理公司出具了共同海损担保。经理算，货方应分摊的共同海损全额为70 144.15美元。民安保险通过德理公司向“SEA DIAMOND”轮船东支付了上述分摊金额。指示收货人中盛实业有限公司向民安保险出具了收据，并将追偿权转让给民安保险。太平洋保险亦将其权利及义务转让给民安保险。另案中，法院判决统一海运在此次船舶碰撞损害赔偿纠纷案中应承担60%的责任。

上海海事法院经审理认为，本案为共同海损分摊费用追偿纠纷。“SEA DIAMOND”轮发生碰撞事故以后，左舷船壳板严重受损，船和货物处于危险之中，该轮就近驶入上海港卸下全部货物进行修理，是为了船

货共同安全和完成预定航程所必须。所以，该轮在上海港产生的费用符合共同海损条件。虽然共同海损调整的是本船船东与货主之间的分摊与追偿的关系，但海损系因船舶碰撞引起，被分摊方民安保险基于船舶碰撞损害赔偿的法律关系有权向第三方追偿，共同海损分摊费用亦属于船舶碰撞中货物损失的范围。统一海运应赔偿民安保险因船舶碰撞而参加共同海损分摊的损失，但以其所承担的碰撞责任比例为限。据此，判决统一和平海运有限公司赔偿香港民安保险有限公司共同海损分摊费用 42 086.40 美元及利息。统一海运不服一审判决提起上诉。上海高院经审理认为，原判认定事实清楚，适用法律正确，判决驳回上诉，维持原判。

(资料来源：姚新超 . 国际贸易保险 [M]. 北京：对外经济贸易大学出版社，2012.)

海上费用指被保险货物遇险时，为防止损失的扩大而采取抢救措施所支出的费用。包括施救费用 (Sue and Labour Expenses) 和救助费用 (Salvage Charge)。施救费用是指由被保险人或其代表抢救货物的费用。救助费用是指由保险人和被保险人以外的第三者抢救货物的费用。

海上救助遵循“无效果、无报酬”原则。即救助人必须对财产救助成功，才能以该获救财产价值的一定比例作为救助人的救助报酬；如无财产获救，救助人也就无权取得报酬。救助报酬是以获救财产作为基础的，救助报酬不得超过获救财产额，否则，救助就失去意义。《海商法》第 179 条进行了此类规定。

图 6.1 归纳了海运货物保险的承保范围。

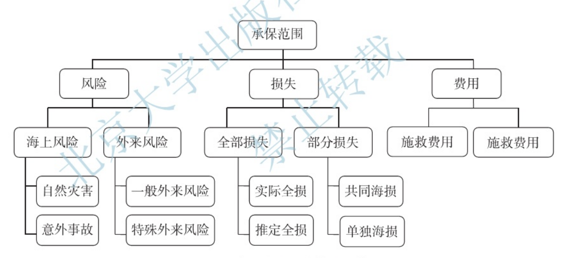



**图 6.1 海运货物保险的承保范围**



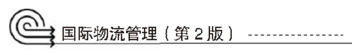
2. 海洋货物运输保险的险别

中国人民保险公司参照国际保险市场的一般做法，并结合我国的实际情况，自行制定了各种保险条款，简称为《中国保险条款 (CIC)》，其中包括《海洋运输货物保险条款》和《海洋运输货物战争险条款》。

1) 基本险别

(1) 平安险。被保险的货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。若被保险的货物用驳船运往或运离海轮时，则第一驳船所装的货物可视做一个整批。

(2) 水渍险。投保水渍险后，保险公司除担负上述平安险的各项责任外，还对被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害所造成的部分损失负赔偿责任。参见专栏 6-6 的案例。







### 船上水管漏水货物受损索赔案

我方向澳大利亚出口坯布 100 包，按合同规定加一成投保水渍险。货在运输途中船舱内使用水管漏水，致使坯布中的 30 包浸有水渍。此损失应该向保险公司索赔还是向船公司索赔？

分析：因投保的是水渍险，水渍险只对海水浸渍负责而对淡水造成的损失不负责任。假如该批货投保了一切险，便可向保险公司索赔。所以本例不能向保险公司索赔，但可凭清洁提单与船公司进行交涉。

(资料来源：刘金章，王晓珊 . 海上货物运输与运输工具保险 [M]. 北京：北京交通大学出版社，2011.)

(3) 一切险。投保一切险后，保险公司除负担平安险和水渍险的各项责任外，还对被保险货物由于外来原因而遭受的全部或部分损失，负赔偿责任。参见专栏 6-7 的案例。




### 货物变质索赔案

我方向海湾某国出口一批花生糖，投保的是一切险。由于货轮陈旧，速度慢，加上该轮沿途到处揽载，结果航行 3 个月才到达目的港，卸货后，花生糖因受热时间过长已全部潮解软化，无法销售。这种情况保险公司可否拒赔？

分析：根据 CIC 条款，被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性及市场跌落、运输延迟所引起的损失或费用属于除外责任。本例的花生糖变质是由于运输延迟造成的，属于除外责任，所以保险公司不予赔偿。

(资料来源：王涛生，吴建功 . 新编国际贸易实务 [M]. 北京：科学出版社，2014.)

2) 附加险别

在海运保险业务中，进出口商除了投保货物的上述基本险别外，还可根据货物的特点和实际需要，酌情再选择若干适当的附加险别。附加险别包括以下两种。

(1) 一般附加险。它不能作为一个单独项目投保，而只能在投保平安险或水渍险的基础上，根据货物的特性和需要加保一种或若干种一般附加险。一般附加险的种类很多，其中主要有：偷窃、提货不着险；淡水雨淋险；渗漏险；短量险；污染险；破碎险；破损险和受潮受热险等。参见专栏 6-8 的案例。

(2) 特殊附加险。主要有战争险和罢工险。按中国人民保险公司的保险条款规定，战争险的保险责任起讫不采取“仓至仓”条款，而是从货物装上海轮开始至货物运抵目的地港卸离海轮为止，即只负水面风险。根据国际保险市场的习惯做法，一般将罢工险同时承保，如投保了战争险又需加保罢工险，仅需在保单上附有罢工险条款即可，保险公司不再另行收费。






### 买方提货不着索赔案

我方按 CIF 条件向中东某国出口一批货物，根据合同投保了水渍险，附加提货不着险，但在海运途中，因战争轮船被扣押，之后进口商提货不着向保险公司进行索赔。其结果如何？

分析：提货不着险指在保险有效期内，保险货物被偷走或窃走，以及货物运抵目的地以后，货物的全部

或整件未交的损失，由保险公司负责赔偿。从本例来看，显然不属于这种情况。本例的提货不着是由于战争(特殊外来风险) 造成的，所以保险公司不予赔偿。

(资料来源：刘金章，王晓珊 . 海上货物运输与运输工具保险 [M]. 北京：北京交通大学出版社，2011.)

### 6.2.2 航空运输的货物保险

航空运输货物保险 (Air Transportation Cargo Insurance) 有两个基本险别：航空运输险和航空一切险。此外还有特殊附加险，即航空运输货物战争险。

1. 航空运输险和航空一切险

1) 航空运输险

对承保货物在运输途中遭受雷击、火灾、爆炸，或由于飞机遭受恶劣气候或其他危难事故而被抛弃，或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落或失踪等意外事故所造成的全部或部分损失负赔偿责任。此外还负责赔偿对遭受承保责任内危险的货物采取的抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

2) 航空一切险

除包括上述航空运输险的责任外，还负责由于一般外来原因所致的全部或部分损失。投保上述任何一种基本险别外，经过协商还可以加保附加险。

2. 航空运输货物保险责任期限

航空运输货物保险的责任起讫是“仓至仓”，即自被保货物运离保单上所载明的起运地仓库或储存处所开始，至货物到达保单所载明的目的地收货人的最后仓库或储存处所为止。如果未进仓，以被保货物在最后卸载地卸离飞机后满 30 天为止；如果不卸离飞机，以飞机到达目的地的当日午夜起满 15 天为止，如在中途港转运，以飞机到达转运地的当日午夜起满 15 天为止。




专栏 6-9

#### 空运货物保险的两种基本险与海运货物保险基本险的不同之处

(1) 在空运货物保险的承保风险中，不包括流冰、海啸、地震、洪水等自然灾害和运输工具搁浅、触礁、沉没、与流冰相撞等意外事故以及共同海损牺牲、分摊和救助费用以及互有责任碰撞等，但增加了飞机倾覆、坠落或失踪等风险。

(2) 空运货物保险的基本险只有航空运输险和航空运输的一切险，即只有相当于海运货物保险中的水渍险和一切险，而无相当于海运货物保险中的平安险险别。

(3) 空运货物保险的责任期限虽然也采用仓至仓的原则，但对货物在运达目的地后的终止日期规定为卸离飞机后满 30 天，因而大大短于海运货物保险的卸离海轮后满 60 天的规定。

(资料来源：顾永才，高倩倩 . 国际货物运输与保险 [M]. 北京：首都经济贸易大学出版社，2009.)

3. 航空运输货物战争险 (Air Transportation Cargo War Risks)

1) 保险范围

它是航空运输货物险的一种附加险，只有在投保了航空运输险或航空一切险的基础上方可加保。加保航空运输货物战争险后，保险公司承担赔偿在航空运输途中由于战争、敌对行为或武装冲突以及各种常规武器和炸弹所造成的货物的损失，但不包括因使用原子或热核制造的武器所造成的损失。

2) 责任期限

航空运输货物战争险的保险责任是自被保险货物装上保险单所载明的启运地的飞机时开始，直到卸离保险单所载明的目的地的飞机时为止。

## 6.3 国际货运保险的基本程序

### 6.3.1 选择投保险别

国际货物运输保险的投保是指投保人向保险人订立保险合同的意愿，提出投保申请，将自己所面临的风险和投保的要求告知保险人，向保险人发出要约或询价，保险人表示承诺或对此询价提出包括保险条件及费率的要约。

保险公司承担的保险责任是以险别为依据的，不同的险别所承保的责任范围并不相同，其保险费率也不同。在国际货物运输保险业务中，选择哪种险别，一般应考虑以下因素。

(1) 货物的性质和特点。不同种类的货物，由于其性质和特点不同，在运输时即使遭遇同一风险事故，所导致的损失后果往往也并不相同。例如，粮谷类商品海运时一般需投保一切险，或在水渍险的基础上加保受潮受热及短量险，陆运时则需要投保一切险，或在陆运险的基础上加保短量险。服装等纺织品海运需要投保一切险，或在水渍险的基础上加保淡水雨淋险和混杂玷污险，陆运同样应投保与海运相当责任的险别。此外，应针对某些大宗货物的特点选择保险人提供的特定的或专门的保险条款进行投保，以求得到充分的保障。

(2) 货物的包装。货物的包装方式会直接影响货物的完好情况。散装货物，例如大宗的矿石、矿砂在装卸时容易发生短量损失，一般停放于甲板上并采取固定、防滑措施后进行运输，容易因碰撞或挤擦而出现表面凹瘪、油漆掉落等损失；包装货物会因包装材料的不同而可能产生不同的损失，例如袋装大米可能因在装卸时使用吊钩而使外包装破裂、大米漏出而致损。因此，投保人应根据不同包装方式的特点选择适当的险别。

(3) 货物的用途与价值。一般而言，食品、化妆品及药品等与人的身体、生命息息相关的商品，由于其用途的特殊性，一旦发生污染或变质损失，就会全部丧失使用价值，因此，在投保时应尽量考虑能得到充分、全面的保障。商品价值的高低也会对投保险别的选择产生影响。对于古玩、古画、珠宝及贵重工艺品之类的商品，由于其价值昂贵，而且一旦损坏对其价值的影响会很大，所以应投保一切险，以获得全面的保障。

(4) 运输方式、运输工具、运输路线、运输季节和港口 (车站)。货物通过不同的运输方式，采用不同的运输工具进行运输，途中可能遭遇的风险并不相同，可供选择的险别也因运输方式而各异。例如，随着运输技术的发展，多式联运作为一种新的运输方式被越来越多地采用。由于它利用现代化的组织手段，将海运、陆运、空运等单一的运输方式有机地结合起来，因此货主在投保时应全面考虑整个运输过程中分别采用的运输工具的具体特点，分段选择相应的保险险别。

### 6.3.2 确定保险金额

保险金额是保险合同中必不可少的项目，是保险人对保险标的承担的最高赔偿金额，也是保险人计算保险费的依据，因此投保人在投保时须按照保险价值申报保险金额。

1. 出口业务中保险金额的确定

在国际货运保险中，保险金额一般是以CIF或CIP的发票价格为基础确定的，除应包括商品的价值、运费和保险费外，还应包括被保险人在贸易过程中支付的经营费用，例如开证费、电报费、借款利息、税款等。此外还应包括在正常情况下可以获得的预期利润。如果以CIF或CIP条件成交，保险金额的计算公式为

$$\text{保险金额} = \text{CIF(CIP)} \times (1+\text{保险加成率})$$

关于保险加成率，在《跟单信用证统一惯例》和《2000年国际贸易术语解释通则》中均规定，最低保险金额应为货物的CIF或CIP价格加10%，如果以其他四种贸易术语成交时，则应先折算成CIF或CIP再加成。

以CIF或CIP价作为保险金额的计算基础，表明货物的国内成本、运费以及保险费均应作为保险标的，共同加成投保，因此若出口商原先报的是CFR或CPT价，而对方要求改成CIF或CIP价，或合同中规定采用CFR或CPT价，进口商却要求出口商代为办理货运保险，此时均不能直接以CFR或CPT价作为保险金额，应先把CFR或CPT价折算成CIF或CIP价，再加成计算保险金额。计算公式为

$$\text{CIF(或 CIP) 价} = \frac{\text{CFR(或 CPT) 价}}{[1-\text{保险费} \times (1+\text{保险加成率})]}$$

$$\text{保险金额} = \text{CIF(或 CIP) 价} \times (1+\text{保险加成率})$$

例如，北京某货运公司出口一批货物到日本，原报CFR日本大阪，总金额80 000美元，现进口商来电要求改报CIF价格，目的地不变，并按CIF价加成10%投保海运一切险。假设运至日本大阪的该项货物海运一切险的保险费率为0.5%，应按以下方法计算保险金额

$$\text{CIF} = \frac{80\ 000}{[1-0.5\% \times (1+10\%)]} = 80\ 442.43(\text{美元})$$

$$\text{保险金额} = 80\ 442.43 \times (1+10\%) = 88\ 486.67(\text{美元})$$

2. 进口业务中保险金额的确定

在进口业务中，贸易合同中采用的贸易术语决定着何方办理货运保险。例如采用CIF术语时，应由出口商办理保险，此时我国进口商应事先在贸易合同中确定保险金额；若采用的是CFR、CPT、FCA或FOB等术语，则应由进口商自行办理保险，此时保险金额的计算同样要以CIF或CIP价为基础，按实际需要加成后确定。

### 6.3.3 填写投保单

投保单是投保人在投保时对保险标的及有关事实的告知和陈述，也是保险人签保险单和确定保险费的依据，因此，投保单的填写必须准确、真实。中国人民保险公司的进出口货物运输保险投保单的具体内容主要有：被保险人、发票号码和合同号码、包装数量、保险货物项目、保险金额、装载运输工具、航次、航班、开航日期、运输路线、承保险别、赔款地、投保人签章及企业名称、电话、地址、投保日期等。

在我国，无论在进口或出口业务中，投保货物运输保险时，投保人通常需以书面方式作出投保要约，即填写货物运输保险投保单，经保险人在投保单上签章承诺，或是出立保险单，保险双方则确定了合同关系。按照保险利益原则的规定，在货物运输保险中，被保险人必须在索赔时对保险货物具有保险利益，但并不要求其在投保时便具有保险利益，因此为保

障贸易双方的利益不会因货物在运输途中发生事故而遭受损失，投保人应在货物开始运输之前办理保险。

### 6.3.4 支付保险费并取得保险单

按时支付保险费是投保人应履行的基本义务，也是保险人履行赔偿义务，建立各种基金，以及弥补保险经营费用等支出的主要资金来源。保险费的金额取决于保险金额和保险费率的高低，按照各国法律的规定，保险金额在不超过保险价值的前提下，可由保险人和投保人约定，在实践中，通常是由投保人根据货物的合同价并适当加成后经保险人同意确定的。而保险费率即保险价格，是保险人为承担约定的保险赔付责任而向投保人收取保费的标准。

出口货物和进口货物保险费率的确定方式基本相同。进出口货物的保险费率主要分四种：一般货物运费、指明货物的加成费率、货物战争罢工险费率以及其他规定。

### 6.3.5 被保险人的索赔

被保险货物遭受损失后，被保险人应按规定办理索赔手续，向保险人要求赔偿。保险人在接到被保险人的索赔要求后，应对被保险货物的损失赔偿要求进行处理。

索赔时，被保险人对保险标的必须具有保险利益。被保险人在索赔时必须履行以下手续。

(1) 损失通知。一旦获悉保险货物受损，被保险人应立即向保险人或其指定的代理人发出损失通知。保险人或其指定的代理人接到损失通知后，一方面对货物提出施救意见并及时对货物进行施救，避免损失扩大；另一方面应尽快对货物的损失进行检验，核实损失原因，确定损失责任，查核发货人或承运人的责任等，以免时间过长而导致货物损失原因难以查清、责任无法确定而使处理产生困难，甚至发生争议。

(2) 申请检验。被保险人在向保险人或其代理人发出损失通知的同时，也应向其申请货物检验，而不能自行请他人进行检验。货物的检验对查清损失原因、审定责任归属是极其重要的，因而被保险人应及时申请检验，如果延迟检验，不仅会使保险人难以确定货损是否发生在保险有效期内，而且可能导致损失原因无法查明，影响责任的确定。特别是当被保险人在货物运抵目的地的最后仓库才发现货损时，被保险人更应尽快向保险人申请检验，以便确定损失是否在运抵最后目的地的仓库前，即在保险期内发生。

(3) 提交索赔单证。被保险人在向保险人或其代理人索赔时，应提交索赔必需的各种单证。按照我国货物运输保险条款的规定，被保险人在索赔时应提供保险单正本、提单、发票、装箱单、磅码单、货损货差证明、检验报告及索赔清单。如果涉及第三者责任，还须提供向责任方追偿的有关函电及其他必要的单证或文件。

### 6.3.6 保险理赔

保险理赔是指保险人在接到被保险人的损失通知后，通过对损失的检验和必要的调查研究，确定损失的原因、损失的程度，并对责任归属进行审定，最后计算保险赔款金额并给付赔款的一系列过程。

保险人对货物进行检验时，很重要的一项任务就是确定损失的原因。根据近因原则的规定，保险人只对近因属于承保风险而导致的损失负责。由于实际事故中，保险标的物发生损

失的情况多种多样，造成损失的原因也复杂不同，因而首先需要从若干致损原因中找出损失的近因，然后才能够确定损失是否属于保险责任。

在确定损失原因之后，保险人应根据保险条款中的保险险别以及保险期限等规定，确定损失是否属于保险责任。每一份保险单都明确规定了所承保的险别及适用的保险条款，保险人应以保险条款为依据，确定损失是否属于承保责任。例如运输货物按照我国《海洋运输货物保险条款》投保平安险，如果根据检验结果，被保险人提交的海事声明书可确定因船舶在运输途中遇台风而导致货物部分被水浸湿，据保险条款规定可知，货物因恶劣气候而致的部分损失不属平安险的承保责任，故保险人应予拒赔。对保险期限，主要审查保险事故是否发生在保险合同有效期内。另外，保险人还应审定被保险人在事故发生后是否尽力采取措施，防止损失扩大；否则，被保险人对扩大的损失部分有权拒赔。保险货物发生事故时，如果确定损失属于保险责任，保险人应及时向被保险人进行经济补偿。

【拓展视频】

## 6.4 国际货运保险的策略

办理国际货物运输保险，几乎是每一单出口业务都要做的事，但要办得既稳妥又经济却不简单。由于实际操作中情况千差万别，因此，如何灵活运用保险，回避进出口货物的运输风险，是技巧性很强的专业工作。国际货物运输险就业务内容来讲是最复杂的。它的品种多，不仅有基本险和附加险，而且附加险又分一般附加险和特殊附加险。基本险的选择、基本险和附加险的搭配运用都需要专业知识。


【拓展视频】



### 6.4.1 选择险别的要素

在投保时，都希望在保险范围和保险费之间寻找到一个平衡点。要做到这一点，首先要对自己所面临的风险作出评估，甄别哪种风险最大、最有可能发生，并结合不同险种的保险费率来加以权衡。

出口商投保时，通常要对以下几个因素进行综合考虑。

(1) 货物的种类、性质和特点。

(1) 货物的包装情况。

(3) 货物的运输情况，包括运输方式、运输工具、运输路线。

(4) 发生在港口和装卸过程中的损耗情况等。

(5) 目的地的政治局势。

如在 1998 年北约空袭南联盟和 1999 年巴基斯坦政变期间，如果投保战争险，出口商就不必为货物的安全问题而心惊肉跳了。

综合考虑所出口货物的各种情况非常重要，这样既可节省保费，又能较全面地提高风险保障程度，在办理投保业务时考虑一定要全面。现在出口业务普遍利润微薄，而风险发生的可能性却有增加的趋势，因此在投保时更应仔细权衡。

### 6.4.2 何时选用一切险

一切险是最常用的一个险种。买方开立的信用证也多是要求出口方投保一切险。投保一切险最方便，因为它的责任范围包括了平安险、水渍险和11种一般附加险，投保人不用费心思去考虑选择什么附加险。但是，往往最方便的服务需要付出的代价也最大。如就保险费率而言，水渍险的费率约相当于一切险的1/2，平安险约相当于一切险的1/3。

是否选择一切险作为主险要视实际情况而定。例如，毛、棉、麻、丝绸等服装类和化学纤维类商品，遭受损失的可能性较大，如玷污、钩损、偷窃、短少、雨淋等，有必要投保一切险。有的货品则确实没有必要投保一切险，像低值、裸装的大宗货物如矿砂、钢材、铸铁制品，主险投保平安险就可以了。另外，也可根据实际情况再投保舱面险作为附加险。

对于不大可能发生碰损、破碎或容易生锈但不影响使用的货物，如铁钉、铁丝、螺丝等小五金类商品，以及旧汽车、旧机床等二手货，可以投保水渍险作为主险。有的货物投保了一切险作为主险可能还不够，还需投保特别附加险。某些含有黄曲霉素的食物，如花生、油菜籽、大米等食品，往往含有这种毒素，会因超过进口国对该毒素的限制标准而被拒绝进口、没收或强制改变用途，从而造成损失，那么，在出口这类货物的时候，就应将黄曲霉素险作为特别附加险予以承保。

### 6.4.3 基本险与附加险的灵活使用

保险公司在理赔的时候，首先要确认导致损失的原因，只有在投保险种的责任范围内导致的损失才会被赔偿，因此，附加险的选择要针对易出险因素来加以考虑。例如，玻璃制品、陶瓷类的日用品或工艺品等产品，会因破碎造成损失，投保时可在平安险或水渍险的基础上加保破碎险；麻类商品，受潮后会发热、霉变、自燃等而带来损失，应在平安险或水渍险的基础上加保受热受潮险；石棉瓦(板)、水泥板、大理石等建筑材料类商品，主要损失因破碎导致，应该在平安险的基础上加保破碎险。

目标市场不同，费率亦不同，出口商在核算保险成本时绝不能一刀切。投保一切险在欧美发达国家的费率可能是0.5%，在亚洲国家是1.5%，在非洲国家则会高达3.5%。货主在选择险种的时候，要根据市场情况选择附加险，如到菲律宾、印度尼西亚、印度的货物，因为当地码头情况混乱，风险比较大，应该选择偷窃、提货不着险和短量险作为附加险，或者投保一切险。

### 6.4.4 防险比保险更重要

保险是转移和分散风险的工具。虽然风险造成的损失由保险公司负责理赔，但货主在索赔的过程中费时费力，会付出不小的代价，所以，预防风险的意识和投保的基础上的预防措施都非常必要。

现在，因集装箱的破漏而导致货物受损的案例越来越多。要防止这种风险，一是尽量选择实力强、信誉好的船公司，他们的硬件设备相对好一些；二是装货前要仔细检查空柜，查看有无破漏，柜门口的封条是否完好，还要查看是否有异味，推测前一段装了什么货物。如果现在要装的货是食品或药品，而以前装的是气味浓烈的货物甚至是危险性很高的化工品的话，就可能导致串味，甚至使货物根本不能使用。

为了日后办理索赔更方便，提单最好选择船东提单，而不是货代提单。因为船东提单是严格按照装运实际情况出具给发货人的，而货代提单则存在倒签装船日期、提单上船名与实际船名不符这样的情况，会给将来的索赔取证工作带来麻烦。

## 本章小结

国际货物运输保险是以国际货物运输过程中的各种货物作为保险标的的保险，是投保人为了规避自然灾害和意外事故风险而采取的一种经济措施，能够保障贸易企业经营的正常进行并获得正常的预期利润。

与国际物流有密切关系的保险基本原则主要有最大诚信原则、近因原则、可保利益原则、损失补偿原则及代位追偿权原则。通常情况下，保险人接受承保的风险还必须具有一定的条件：投机风险一般是不被列入可保风险之列的；损失必须是可以用货币计算的；保险人承保的风险必须是具有偶然性和不可预知的；必须是意外发生的风险；必须有大量标的均发生重大损失的可能性。

海洋货物运输保险，简称海运保险 (Marine Cargo Insurance)，又称水险，是指以同海洋运输有关的财产 (货物或船舶)、利益或责任作为保险标的的一种保险。海运保险的基本险别包括平安险、水渍险和一切险。附加险别包括一般附加险和特殊附加险。航空运输货物保险有两个基本险别：航空运输险和航空一切险。此外还有特殊附加险——航空运输货物战争险。

国际货运保险的基本程序为：选择投保险别，确定保险金额，填写投保单，支付保险费，取得保险单，被保险人的索赔和保险理赔等环节。国际货物运输险的业务内容复杂，不仅有基本险和附加险，而且附加险又分一般附加险和特殊附加险。基本险的选择、基本险和附加险的搭配运用都需要采取相应的策略。






国际货物运输保险　近因原则　损失补偿原则　代位追偿原则　可保风险
可保利益　海运保险　实际全损　推定全损　共同海损　单独海损

## 思 考 题

1. 简述国际物流保险的作用。
2. 简述保险的原则。
3. 可保风险需要具备哪几个条件?
4. 简述海运货物保险的承保范围。
5. 海洋货物运输保险的基本险别有哪些？比较它们的责任范围。
6. 简述航空运输保险的险别以及保险责任期限。
7. 试述国际物流保险业务的基本程序。
8. 进行国际货物运输保险时应采取哪些策略?



**案例分析**

## 某技术进出口公司数据网络设备国际货物买卖保险业务

某年9月27日，某技术进出口公司代理某通信公司与阿尔卡特网络(亚洲)有限公司签订了一份数字数据网络设备国际货物买卖合同，约定的总价款为851 108美元，以FOB加拿大渥太华离岸价为价格条件。合同签订后，技术进出口公司与某运输公司联系运输事宜，某运输公司委托海外运输商Secure公司负责海外运输。11月15日，技术进出口公司与某保险公司签署了一份《国际运输预约保险起运通知书》，载明：被保险人是技术进出口公司，保险货物项目是一套数字数据网络设备，投保险种为一切险，保险全额为85 1108美元，保费为3 915美元。当日，技术进出口公司向保险公司支付了保险费，并收到保险公司出具的收据。渥太华时间11月15日19时即北京时间11月16日8时，被保险货物在渥太华Secure公司仓库被盗。12月7日，技术进出口公司将出险情况告知了保险公司。12月21日，技术进出口公司向保险公司提出索赔，保险公司以技术进出口公司不具有保险利益而主张合同无效并拒赔，技术进出口公司遂向法院起诉。

法院经审理后认为，本案的焦点问题是保险利益的认定问题。本案中技术进出口公司是否具有保险利益取决于其对买卖合同项下货物承担的风险，而对货物承担的风险及其起始时间又取决于买卖合同约定的价格条件。本案买卖合同约定的价格条件是FOB加拿大渥太华，意为货物在渥太华越过船舷或装机后，货物的风险才发生转移。在此之前货物的风险则仍由卖方承担。

因此，本案技术进出口公司购买的货物在海外运输公司Secure公司仓库被盗时技术进出口公司不具有保险利益。同时，法院还认定，保险合同载明的工厂交货对确定投保人对保险标的物是否具有保险利益没有法律意义，技术进出口公司以保险合同为据主张以工厂交货并转移风险的观点不能成立。法院最终判定保险公司与技术进出口公司的保险合同因投保人对保险标的物不具有保险利益而无效。技术进出口公司无权要求保险公司承担赔偿责任。而保险公司亦应退还保险费。

**分析：**

在国际货物运输保险中，投保人(被保险人)对投保货物是否具有保险利益，取决于货物风险是否转移，而货物风险的转移又与买卖双方采取的价格条件密切相关。在FOB价格条件下，货物风险自货物越过船舷之时由卖方转移给买方，因此，只有在货物越过船舷之后，买方(投保人、被保险人)才能对货物享有保险利益。本案中，法院对投保人(被保险人)是否具有保险利益作出了正确的认定，并依据《保险法》第12条关于“投保人对保险标的不具有保险利益的，保险合同无效”的规定作出合同无效的判决。

(资料来源：周江雄，庞燕. 国际货物运输与保险[M]. 长沙：国防科技大学出版社，2006.)

**思考题：**

1. 判断投保人对货物是否具有保险利益的依据是什么？
2. 投保人有哪些办法可以避免保险利益无效的情况发生？